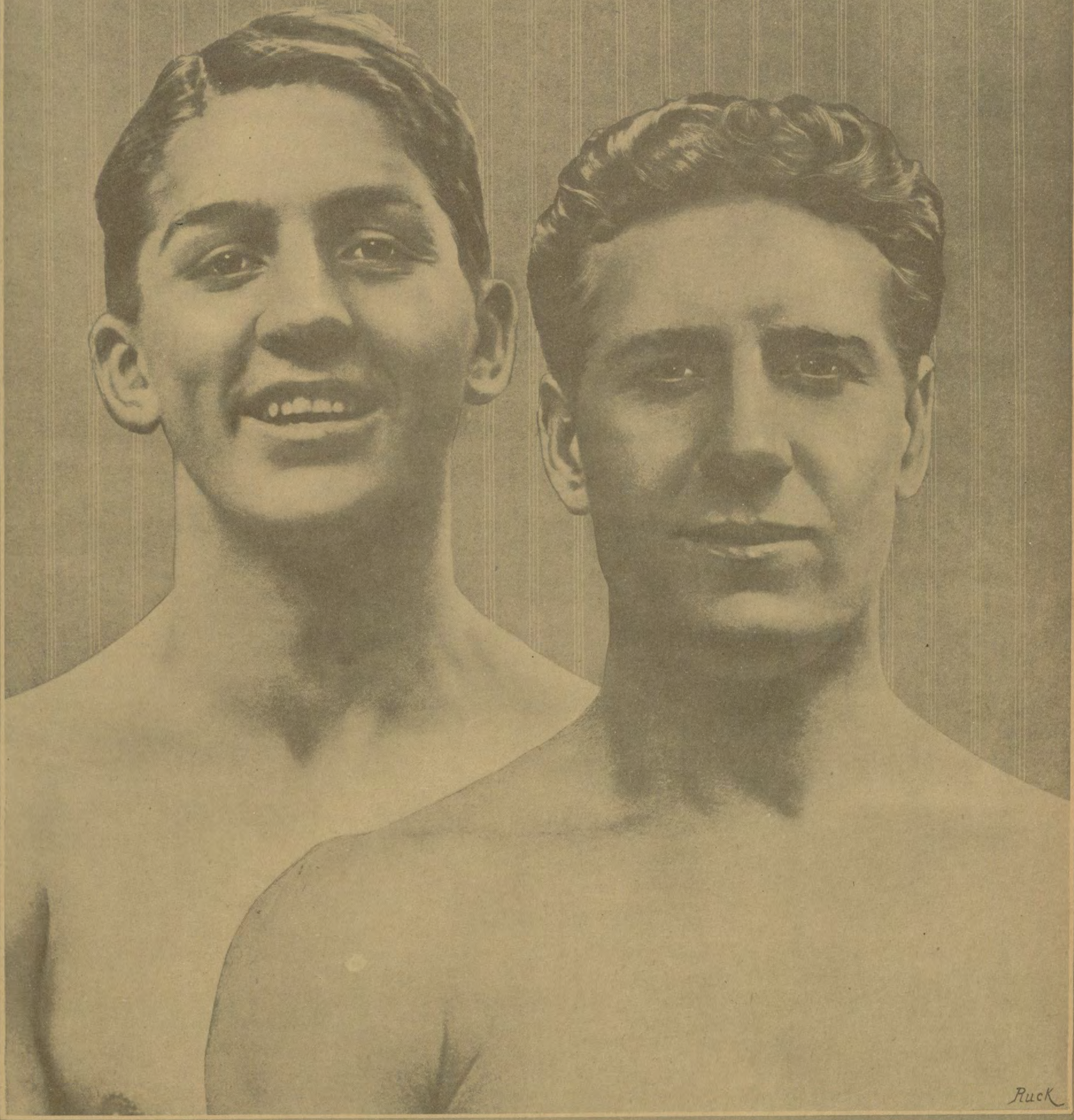
16e Année. — N° 767. Le numéro : 50 centimes 31 Mai 1913. — Tous les Samedis
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

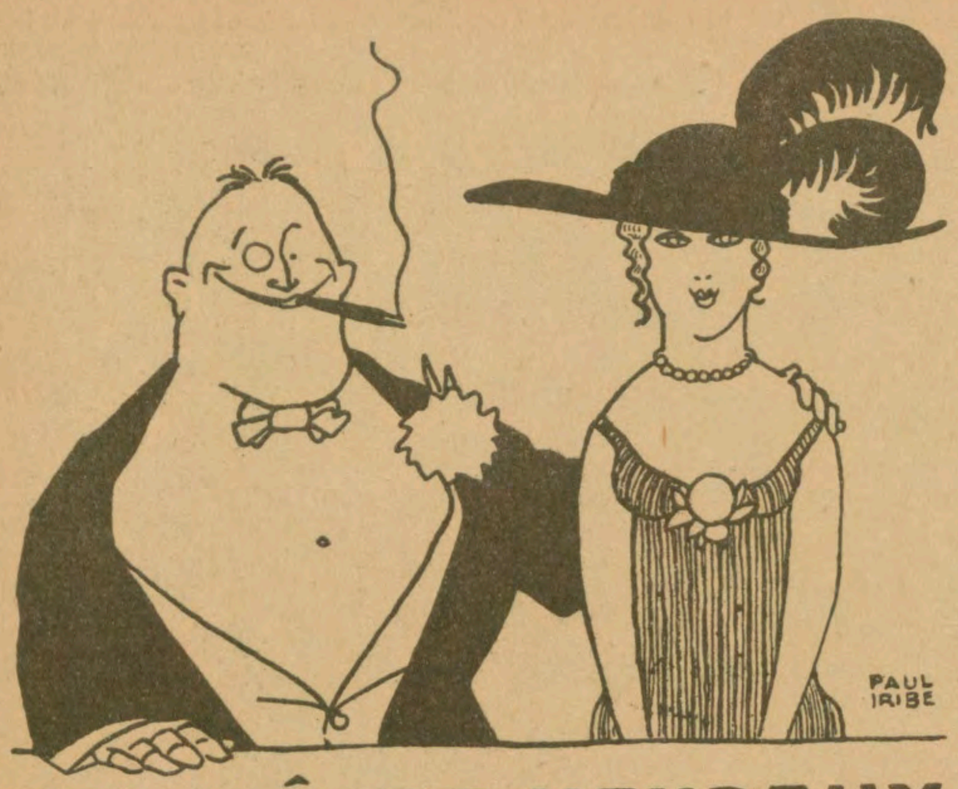
VIE AU GRAND AIR



CARPENTIER ET BOMBARDIER WELLS

Demain, à Gand, les deux boxeurs Bombardier Wells et Carpentier se rencontreront pour le Championnat d'Europe toutes catégories.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



POUR ÊTRE HEUREUX
QUE FAUT-IL ?
UN PEU D'**OR**
MAXIMA achète
AUTOS DE MARQUE
AYANT AU
MAXIMUM
DEUX ANS DE DATE

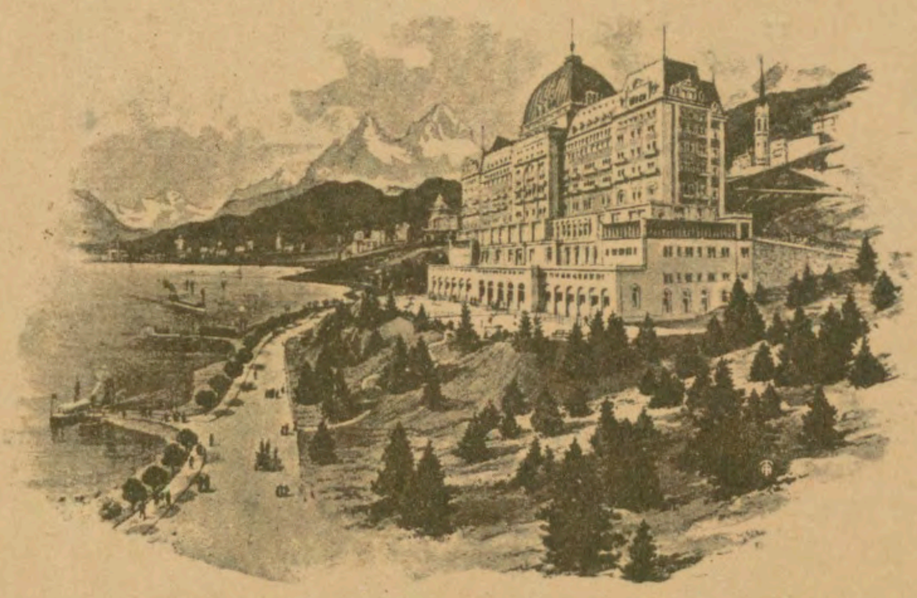
BIJOUX. DIAMANTS. PERLES
RECONNAISSANCES

TÉLÉPH. 114-50 — 1bis Boulv. des ITALIENS — 2e ÉTAGE

St-MORITZ-DORF
(Engadine, Suisse)
Station Balnéo-Climatérique la plus élevée de l'Europe

Grand Hôtel St-Moritz

450 lits ✖ Ouvert depuis Décembre 1905

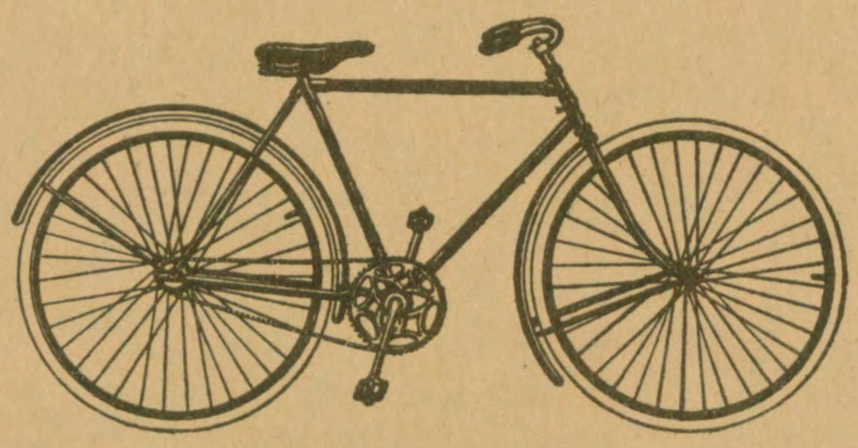


L'Hôtel de luxe des Alpes
SAISON D'ÉTÉ : JUIN - DÉCEMBRE

Appartements de famille, avec salle de bains et cabinets de toilette en plein midi. — Doubles corridors assurant une tranquillité absolue. — Magnifique hall. — Terrasse et restaurant français dominant le lac. — Lawn-tennis, croquets, etc. — Deux concerts par jour. — Train de luxe : Calais-Paris-Saint-Moritz.

Pour prospectus, etc., s'adresser à la Direction.

Bicyclettes de luxe **LUCIFER**



avec les derniers perfectionnements
Roulements annulaires F. et S. ═══ Moyeu universal Torpedo 4 vitesses

LUCIFER LUXE
*avec moyeu Torpedo, roue libre et frein.. .. .. .

La Vie au Grand Air

N° 767 — 31 Mai 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

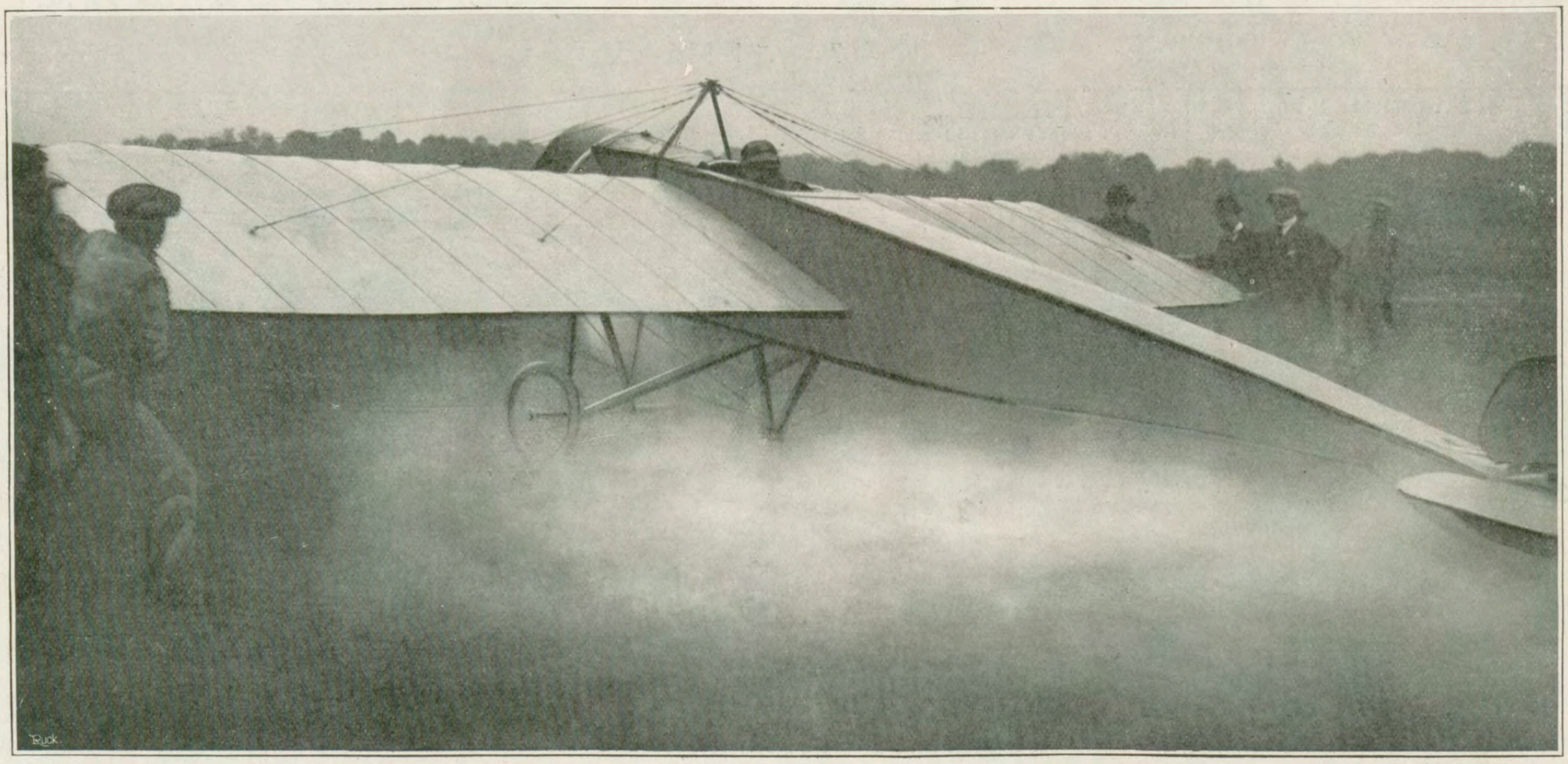
Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PERREYON ENCORE RECORDMAN D'ALTITUDE

L'aviateur Perreyon, déjà recordman du monde de l'altitude avec 5.900 mètres, vient d'accomplir un nouvel exploit de hauteur. Il a battu le record français d'altitude avec un passager, le sapeur Bonnetête, atteignant 4.060 mètres. Ce qui rend son vol encore plus remarquable, c'est qu'il a été établi sur un appareil de série qu'il essayait avant de le faire réceptionner par les autorités militaires. Notre photographie le représente à son atterrissage, tandis que M. Louis Blériot s'approche pour le féliciter, ainsi que le lieutenant de Vergnette qui contrôlait sa tentative. Le record du monde reste toujours au lieutenant autrichien Blaschke avec 4.360 mètres (monoplan Blériot, moteur Gnôme, hélice Chauvière.)

LE MATCH GARROS - AUDEMARS

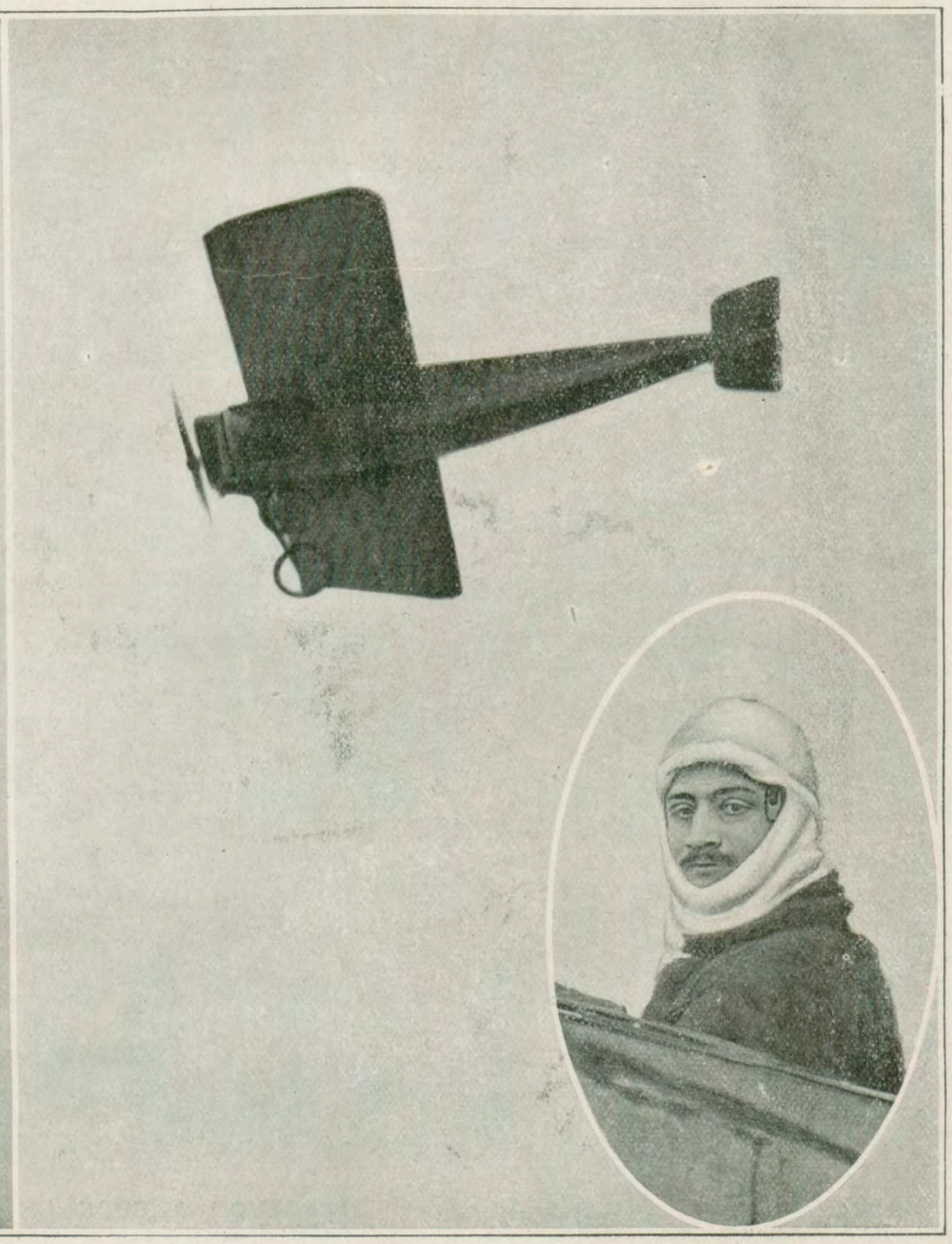


UN DÉPART DE GARROS

Roland Garros et Edmond Audemars vont disputer demain, à Juvisy, un match d'aéroplanes, le premier qui ait été organisé. Étant donnée la valeur de ces deux virtuoses de l'air, il est certain que le public assistera à une séance très émotionnante.

AUDEMARS EN VOL

Le premier recordman de Paris-Berlin s'entraîne en vue de son match avec Garros, (Monoplan Morane-Saulnier). — En médaillon, Audemars qui, avec Garros, peut être considéré comme l'un de nos plus adroits pilotes.



GARROS EN VOL

Le match comprendra trois manches : une course de 50 kilomètres, un concours de vitesse ascensionnelle et une épreuve de figures. Les deux adversaires monteront des Morane-Saulnier de même puissance. — En médaillon, Garros.

L'ENTRAINEMENT DANS TOUS LES SPORTS

Ainsi que nous l'avons annoncé, c'est samedi prochain 7 juin, que nous publierons un numéro de 32 pages, sous une couverture en deux couleurs. Il sera consacré à l'*Entraînement dans tous les sports*. L'actualité n'y sera nullement négligée et tous les événements de la semaine (match Bombardier Wells-Carpentier, Coupe des Nations, Championnats de France cyclistes, Prix Lupin, etc...) y seront complètement traités.

Le succès triomphal qu'a remporté notre numéro double sur l'Education Physique, épuisé en l'espace de quelques jours, nous a incité à faire paraître, la première semaine de chaque mois, du 7 juin au 4 octobre, la *Vie au Grand Air* sur 32 pages, de façon à pouvoir y étudier longuement, soit une grande idée sportive, soit un important événement du mois.

Le premier numéro de cette série sera donc mis en vente samedi prochain et nous nous sommes efforcés, tant au point de vue du texte qu'au point de vue des illustrations, de le rendre absolument sensationnel.

Nous nous contenterons d'indiquer les matières qu'il contiendra pour montrer à nos lecteurs que nous n'exagérons pas :

La préparation à l'Entrainement, par le docteur Rosenthal.
L'entrainement des enfants, par le professeur Racine.
L'entrainement militaire par le lieutenant Rocher.
Ce qu'est l'entrainement par Jacques Mortane.
La gymnastique artistique, par Gaudier, maire de Clichy.
L'entrainement à l'escrime, par Lucien Mérignac,
L'entrainement à l'aviation, par Roland Garros.
L'entrainement à l'automobile, par Georges Boillot.
L'entrainement au cyclisme, par Lucien Petit-Breton.
L'entrainement à la course à pied, par Jean Bouin.
Les concours athlétiques, par Pierre Failliet.
L'entrainement à la boxe, par Willie Lewis.
L'entrainement aux poids, par Robert.
L'entrainement à la natation, par Burgess.
L'entrainement à l'aviron, par Lein.
L'entrainement au rugby, par André Theuriet.
L'entrainement à l'association, par Gaston Barreau.
L'entrainement au tennis, par Max Decugis.
L'entrainement au golf, par le docteur Aumont.
L'entrainement des chevaux, par Michel Pantall.
L'entrainement des jockeys, par René Riondet.
La physiologie de l'entrainement par le lieutenant Gobert.

Nous ne croyons pas qu'on ait groupé, jusqu'ici, dans un seul numéro une pléiade aussi remarquable de collaborateurs. Avec de telles célébrités, nous ne pouvions que publier une encyclopédie définitive sur l'entrainement. C'est ce que nous avons essayé de faire. Le jugement du public nous dira si nous avons réussi.

En ce qui concerne les illustrations, nous devons à l'obligeance de M. le Ministre de la Guerre et du Colonel Directeur de l'Ecole de Joinville, de pouvoir donner à nouveau des chronophotographies. Ces photographies, si précieuses, du mouvement que nous avons été les premiers à publier dans notre numéro de la Culture Physique, montreront toutes les phases des divers gestes de l'athlète, du coureur comme du lanceur de poids du sauteur, comme du gymnaste. Nous donnerons également des clichés sur les ondes du mouvement, des photographies composites, procédé scientifique pour la première fois mis au service du sport, des films cinématographiques et une multitude de documents inédits et fort curieux.

Ce numéro, qui ne sera vendu qu'un franc, malgré toutes les merveilles qu'il contiendra, sera présenté sous une couverture en deux couleurs, dûe au pinceau énergique et habile d'un très brillant artiste américain, Machefert, qui débutera ainsi en France.

En terminant, conseillons à nos lecteurs de retenir à l'avance ce véritable album, car quoique nos précautions soient prises, nous craignons que la *Vie au Grand Air* du 7 juin ne s'enlève en quelques jours. Rappelons que nos abonnés recevront gratuitement ce numéro, ainsi que tous ceux d'un prix supérieur au tarif ordinaire.

La Vie au Grand Air.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Ménages d'oiseaux

Les journaux nous ont appris que Mme Brookins venait de divorcer. Elle exhale dans leurs colonnes le dépit d'une âme tendre et désabusée. Son mari, dit-elle, est un être de peu de délicatesse. Elle l'a épousé dans un moment d'égarement, ayant été séduite par son charme et son élévation d'esprit. Il est vrai qu'elle avait une excuse en le croyant bien élevé. Elle était avec lui à 500 mètres d'altitude, car Brookins est aviateur, et c'est au cours d'une promenade dans les airs qu'il conquit la main de sa brûlante fiancée.

Aujourd'hui, elle déplore son sort, et demande le divorce, qu'elle a obtenu avec d'autant plus de facilité que Brookins a déclaré de son côté que, lui aussi, en avait assez : « Il faut se méfier, a-t-il ajouté sentencieusement, des femmes qui vous demandent votre main à 1500 pieds de hauteur. Une fois revenues à terre, elles trouvent que vous manquez de sentiment ».

Et voilà disloqué ce ménage d'oiseaux, où il y avait certainement une « oiselle ».

La grande erreur des femmes (et des hommes) consiste à croire que parce qu'un individu d'un sexe différent a brillé particulièrement dans un sport, ou dans une situation sociale qui vous plaît et qui vous émeut, ils seront forcément un excellent mari, ou une deli ieuse femme. C'est le péril du tennis. L'aviation qui a pourtant sa part de dangers particuliers n'est pas exempte, on le voit, de celui-là!

Personne ne pense à conclure qu'un excellent mari doit faire nécessairem nt un excellent aviateur. Alors pourquoi un excellent aviateur ferait-il un bon mari ? Défaut de logique sensible.

L'aéroplane n'est pas article de ménage. Combien j'aime mieux cette charmante Française qui s'en fut au meeting de Reims, au premier. Elle prit place dans un appareil, en descendit émerveillée, séduite, et épousa le constructeur.

Et elle ne divorce pas. C'est un ménage charmant, un vrai ménage d'oiseaux, car c'est à terre qu'il a fait son nid.

WHIPPER.

AVIATION

Monaco-Deauville

La comparaison entre les deux réglements.

Au moment où il y a comme une hésitation de la part des constructeurs d'hydro-aéroplanes, à prendre part au concours d'aviation maritime de Deauville à cause des difficultés du programme, il est intéressant de se rendre compte, par une comparaison précise avec le dernier meeting de Monaco, en quoi réside la surenchère du Ministère de la Marine sur les exigences précédentes.

Pour donner plus de clarté à cette comparaison, nous diviserons les desiderata des deux règlements en trois parties :

1° le devis des poids à emporter par chaque appareil.

2° les épreuves à subir sous forme d'éliminatoires.

3° les épreuves déterminant le classement, ou concours.

Voici ces deux programmes :

MONACO (Concours International)

1° DEVIS DES POIDS

Un pilote	70 kil.	(poids non imposé)
Un passager	70 kil.	
Une ancre	7 kil.	
Câble d'ancre	7 kil.	(30 mètres)
Une bouée	2 kil.	
Une boussole	0 kil. 500	
Un baromètre	0 kil. 500	
Tél. sans fil	25 kil.	
Total	182 kil.	

Essence et huile pour 500 kilomètres maximum, soit environ pour un 100 HP Gnome, *210 kil.*
Total du poids utile *maximum*
392 kilogs

2° ÉLIMINATOIRES

1° Rester sur l'eau tout le temps du meeting. (Un autre article du règlement a permis aux appareils d'éviter cette condition.)
2° Mise en marche sans toucher à l'hélice et 100 m. de navigation.
3° 500 m. d'altitude (aller et retour en 30 minutes).
4° Vol plané de 100 m. de hauteur, moteur arrêté.
5° Hissage.
6° 100 m. de remorquage.
7° Naviguer 6 kil. 250.
Le tout en eau non abritée.

3° CONCOURS

1° 90 kilomètres à parcourir, dont deux navigations de 500 m. hors du port.
2° 500 kilomètres sans ravitaillement avec deux amerrissages.

DEAUVILLE (Concours Français)

1° DEVIS DES POIDS

Un pilote	80 kil.	
Un passager	80 kil.	
Une ancre	5 kil.	
Un câble	8 kil.	(40 m.)
Un indic. de vitesse	0 kil. 200	
Un compte-tours	1 kil. 500	
Un baromètre	0 kil. 500	
Un porte cartes	0 kil. 300	
Une jumelle	0 kil. 400	
Total	175 kil. 900	

Essence et huile pour 4 heures minimum, soit environ, pour un 100 HP Gnome, *170 kil.*
Total du poids utile *minimum*
346 kilogs

2° ÉLIMINATOIRES

1° Appareil et moteur français.
2° Visibilité dans un cône vertical de 30° d'ouverture.
3° Pas d'aluminium.
4° Mise en marche automatique.
5° Alimentation naturelle du moteur.
6° Flotteurs compartimentés.
7° Leviers antimagnétiques et moteur protégé.
8° Vitesse moyenne : 84 kil. à l'heure.
9° Vol d'une heure au moins en charge.
10° Pouvoir mouiller l'ancre de la place même du pilote.
11° Un huit navigué de 400 m. de long.
12° Naviguer un quadrilatère d'un mille de diagonale par vent de 10 mètres.
13° Rester stoppé 10 minutes par vent de 10 mètres.
14° Amarrer l'appareil par la queue, et qu'il se remette debout au vent de lui-même en le lâchant.
15° Deux envols et amerrissages dans une mer d'un mètre de creux.
16° Rester une heure au mouillage sans faire d'eau.
17° En eau calme décoller au moins de 400 mètres.
18° Monter à 500 m en 25 minutes (3 essais).

N.-B. — Les articles 11, 12, 13, 14, 15 et 16 peuvent être exécutés avec 30 kilogs de moins que la charge complète.

3° CONCOURS

1° Parcours minimum de 180 milles, soit 333 kil. 360.
2° Décollages et amerrissages en mer agitée, à la disposition de la commission.
3° Ecart des vilesses maxima et minima d'au moins 25 kil./heure.
4° Epreuves de vitesse sur 250 milles (463 kil.) :
a) Un prix pour la vitesse sur 100 milles sans arrêt;
b) Un prix pour la vitesse moyenne sur les 250 milles (3 essais).
5° Epreuve d'endurance :
Prix spéciaux pour les appareils ayant dépassé 250 milles (463 kil.) sans amerrir.

Voici donc réunies sous trois chefs principaux les conditions qui seront imposées prochainement (25 août) à nos machines.

Or, si nous remarquons qu'entre la date du meeting de Monaco (commencement avril) et celle du concours de Deauville (fin août) il se sera écoulé seulement quatre mois et demi, et surtout, si nous remarquons qu'à partir de la publication officielle du règlement de Deauville jusqu'au jour du concours, il se sera écoulé seulement trois mois, peut-on estimer que ce faible laps de temps aura permis à nos constructeurs de tirer profit des leçons de Monaco ?

Nous ne le pensons pas !

Alors ! ce seront vraisemblablement les mêmes machines, ou peu s'en faut, qui se sont déjà mesurées avec les vagues méditerranéennes, qui iront s'offrir aux lames plus violentes et plus rudes de la Manche. Et comme nous savons déjà que tous les appareils présentés à Monaco ont été mis hors de course par une seule journée de mauvais temps sur huit jours d'épreuves, que va-t-il arriver à Deauville où la proportion des mauvais jours est deux ou trois fois plus forte ?

GAUBERT, le vainqueur de Monaco, en vol.

Et encore, peut-être les constructeurs comptant sur des pilotes mieux entraînés, sur un matériel qui sans être complètement modifié sera sûrement plus soigné et mieux adapté, se résigneraient-ils à tenter la chance une deuxième fois si les épreuves à subir étaient les mêmes, mais nous sommes loin de compte !

La juxtaposition des deux règlements ci-dessus fait apparaître dans le règlement de Deauville un surcroît de difficultés qui n'est pas sans importance, loin de là ! En quoi consiste-t-il ?

Ce n'est pas dans le devis des poids à enlever. Ils sont à peu de chose près semblables, ils révèleraient même un léger avantage en faveur de celui de la marine, à cause de l'absence des 25 kilogs représentant le poids de la télégraphie sans fil. Les charges de combustible peuvent aussi être considérées comme équivalentes dans les deux cas: en effet, nous avions d'un côté cinq cents kilo-

mètres maximum à parcourir, de l'autre un minimum de quatre heures de vol.

Mais dans, le chapitre des éliminatoires, surgissent déjà de graves obstacles : les éliminatoires de Deauville deviennent notablement plus dures que celles de Monaco. Alors que, dans le dernier meeting, nous n'apercevons que six ou sept conditions à remplir, dans le prochain nous en avons dix-sept ou dix-huit, dont quelques-unes très sévères.

Nous relevons au passage comme particulièrement délicates, le tour d'un quadrilatère d'un mille de diagonale par vent de 10 mètres, et nous observons que cette épreuve peut présenter des caractères bien différents suivant que ce vent soufflera depuis une heure seulement ou bien qu'il aura pris naissance plusieurs jours auparavant. Dans le premier cas la mer sera encore maniable, mais dans le second elle sera sûrement grosse, peut-être dangereuse. Il peut encore arriver que ce vent de 10 mètres succède immédiatement à une période de vents beaucoup plus forts, et qu'au moment où le jury sera, de par le règlement, dans le droit d'exiger le départ, la mer soit absolument démontée. Mais nous n'envisagerons point ce cas qui sera éliminé par la sagesse de la commission.

Nous signalerons encore l'épreuve qui consiste à amarrer un appareil par la queue et à l'abandonner ensuite à lui-même, moteur arrêté jusqu'à ce qu'il se retrouve vent debout. La réussite de cette expérience est aléatoire, et dépend uniquement de l'état de la mer et de la force du vent. Les deux envols et amerrissages par un mètre de creux de vagues, sont encore parmi les conditions les plus réalisables. Mais, tenir le mouillage pendant une heure sans « chasser » avec un appareil toutes ailes déployées, dépendra aussi de la force du vent, et l'on risque fort de voir plusieurs d'entre eux aller à la côte où ils se briseront.

Enfin, remarquons que les éliminatoires qui, à Monaco, s'étaient faites sans condition de charge, doivent être toutes exécutées en « ordre de marche » à Deauville.

Et « en ordre de marche » signifiera sans doute « en surcharge » dans le cas particulier qui nous occupe, le temps laissé aux constructeurs nous paraissant tout à fait insuffisant pour leur permettre de préparer de nouveaux appareils.

La première course, au lieu de 90 kil. comportera un minimum éliminatoire de 333 kil. ; le saut est brusque ! Mais ce n'est pas tout !

Un petit exercice, à la volonté de la commission, consistera en une série d'envols et d'amerrissages en mer agitée. Cette journée ne manquera pas d'intérêt, croyons-nous !

Enfin, le concurrent devra s'efforcer d'atteindre le 463e kilomètre sans amerrissage, sans quoi il ne sera pas qualifié pour le prix des 250 milles. Il est vrai qu'il aura le droit de recommencer trois fois cette course.

Puis il devra continuer, également sans amerrir, au-delà du 463e kilomètre pour pouvoir participer au prix d'endurance, et le voilà au bout de ses peines !

La parole est maintenant aux constructeurs. Le règlement comporte un minimum de 7 engagés : va-t-il se trouver un nombre égal d'appareils suffisamment au point et le concours se fera-t-il ? C'est ce que nous saurons le 14 Juin, date de la clôture des engagements !

André Beaumont

Poignée de nouvelles.

— Après avoir chassé à Genhoux, Védrines est de retour à Villacoublay. — Ses prouesses cynégétiques comptent quatre sangliers dont un de 300 livres.

— Pour le concours de l'aviette qui sera disputé le 15 juin au Parc-des-Princes, la maison Peugeot ajoute à son prix de 10.000 fr., trois autres prix de 2.000 de 1.000 et de 500 francs.

BOXE

Carpentier sera-t-il vainqueur?

Il rend plus de 20 livres à Wells.

C'est demain, à Gand, que notre jeune prodige de 19 ans, Georges Carpentier rencontrera le champion d'Angleterre des poids lourds, Bombardier Wells, pour le titre de champion d'Europe toutes catégories. C'est la suite de l'élévation rapide et continue du Français vers les plus hauts honneurs de la boxe. Il n'est plus qu'un seul homme qui puisse lui être opposé en Europe. C'est celui-là même à qui il va être opposé. Mais ce n'est pas sans quelque crainte que nous le verrons monter dans le ring.

Jusqu'ici, la grosse difficulté pour lui était de se faire maigrir suffisamment pour pouvoir faire le poids exigé. Or, cette fois; ce sera le contraire. Il aurait eu tout au plus besoin de se faire engraisser. Mais, la nature ironique, qui l'importuna si souvent en augmentant son embonpoint de façon inopportune, n'a pas voulu cette fois lui donner les quelques kilos qui lui manquent pour lutter à armes égales. Il va rencontrer le champion d'Angleterre des poids lourds et, lui, fait à peine les poids mi-lourds. Il pèse 75 kilos et Bombardier Wells atteint au minimum 85 kilos. 20 livres de différence constituent un terrible handicap et on peut redouter que le poulain de Descamps ne puisse le combler.

Je sais bien que notre confiance à tous est si grande en ce phénomène du ring que nous ne pouvons supposer qu'un Européen parvienne à triompher de lui. Immédiatement, nous songeons à sa finesse, à son adresse, à son sang-froid et à son coup d'œil de virtuose. Mais, c'est que justement, Bombardier Wells possède la plupart de ces qualités. C'est l'un des rares poids lourds vraiment scientifiques et ce n'est pas tant la force de ses coups qui l'ont rendu populaire que leur rapidité et leur précision.

De semblables constatations ne sont pas pour nous rassurer. Bombardier Wells devrait donc être nettement choisi comme favori, si deux restrictions ne nous permettaient pas de reprendre un peu d'espoir : l'Anglais a l'estomac sensible et il n'est pas très résistant. Il suffit que Carpentier sache cette faiblesse pour qu'aussitôt il n'ait plus qu'une idée : knock-outer Bombardier Wells par un shift-punch au plexus solaire comme Fitzimmons savait les porter. Mais, d'autre part, il est certain que l'adversaire du Lensois se méfiera, se gardant l'estomac avec soin et annihilant peut-être les attaques félines du jeune Carpentier. Quant au manque de résistance, le champion d'Angleterre en a fait preuve contre des adversaires plus lourds que lui, tandis que là, l'écart de poids tout à son avantage lui donnera peut-être une confiance que nous espérons exagérée.

Willie Lewis qui assistait au combat de Bombardier Wells contre Al. Palzer à New-York, qui se termina par la victoire de l'Américain au second round, m'a fait le récit suivant de cette rencontre :

— Wells m'a donné l'impression d'être un homme très adroit, très scientifique et d'une classe au-dessus de tous les poids lourds blancs d'Amérique. D'ailleurs pendant le premier round, il massacra littéralement Palzer, lui mettant la figure en sang, annihilant toutes ses attaques. Il continua pendant le second round et chacun se préparait à saluer sa victoire rapide, lorsque dans un sursaut d'énergie, Polzer voulut jouer sa dernière carte, rentra avec fureur, mais d'une façon désordonnée et obtint le résultat inexplicable d'étendre Wells à ses pieds. L'Anglais pouvait continuer, n'étant pas knock-out. Il ne le voulut pas.

Aura-t-il peur de Carpentier ? J'en doute, puisqu'il aura pour lui l'avantage du poids, de la taille et de l'allonge. D'ailleurs, les deux rivaux de demain ont déjà eu l'occasion de boxer ensemble. C'était au moment où le Français se préparait à combattre Sid Burns. Il alla un jour assister à l'entraînement de Wells qui lui proposa de faire un peu de sparring avec lui... en camarades. Notre champion accepta.

A peine le signal avait-il été donné que le gigantesque Bombardier se mettait en devoir de distribuer à son jeune et léger rival une série de coups terribles. Carpentier qui était encore timide ne savait que penser, ni que faire. Au repos, il déclara à Descamps que pour un assaut, l'Anglais allait un peu fort.

— Fais comme lui, répondit le fameux manager, et travaille-lui les côtes.

Carpentier ne se le fit pas répéter et le second round fut étourdissant. Wells ne demanda pas d'en faire un troisième.

Cette anecdote est grosse de conséquences, car pour qui connaît la valeur et l'intelligence de Carpentier, il ne fait pas de doute qu'au cours de ces quelques minutes, il a su comprendre le jeu de son adversaire de demain. Sa tactique doit être établie d'après ce précieux enseignement; tandis que l'Anglais se rend bien compte qu'à cette époque, son rival n'était pas ce qu'il est aujourd'hui et qu'il a dû progresser à un tel point qu'il ne le reconnaîtra pas. Cela peut servir dans une certaine proportion à contrebalancer le formidable handicap du Lensois.

Et c'est maintenant qu'il nous faut donner un pronostic. Cette tâche est bien difficile dans les circonstances actuelles. Je crois, malgré tout à la victoire décisive de Carpentier, par impression, car lorsque j'étudie tout ce qu'il aura contre lui demain, je trouve cette opinion bien imprudente et bien téméraire. Mais le Français nous a habitués à de tels tours de force que j'ai peine à croire à sa défaite.

Je crois que cette opinion est celle de tous les sportsmen français, mais ils auront des craintes et c'est pourquoi ils se rendront en foule à Gand pour assister au plus grand combat jusqu'ici organisé en Europe. L'arène de 25.000 places, l'importance de la bourse (90.000 fr.) et de l'enjeu font songer au fameux match Jeffries-Johnson de Reno. De tous côtés, les spectateurs arriveront à Gand par trains de plaisir, trains de luxe, voyages collectifs et par tous les moyens de locomotion possible. Et le public ne sera pas l'attraction la moins pittoresque de cette très importante manifestation de boxe.

Jacques Mortane.

Poignée de nouvelles.

— L'excellent boxeur marseillais Constant a eu la malchance, en glissant, de donner un coup de tête dans le ventre de Truffier, à Marseille Truffier est mort des suites de ce choc, deux jours après, enlevé par une péritonite.

— La mauvaise série continue : Luther Mac Carty, candidat au championnat du monde des poids lourds, a été tué au cours du premier round de son match avec l'inconnu Pirkey, par un coup au cœur.

AUTOMOBILE

La question de l'autodrome

Le record du monde des 14 heures.

Double nouvelle la semaine dernière, une voiture anglaise, dont l'ingénieur est d'ailleurs français, une Argyll, bat, à Brooklands les records du monde jusqu'a 14 heures, couvrant 1.635 kilomètres, conduite par trois conducteurs qui se relaient.

En France un ingénieur italien bien connu, M. Guido, Biggio, directeur technique de la maison Itala, se tua en essayant, sur le Circuit de Dieppe, une voiture de course destinée au Circuit d'Amiens, au Grand Prix de l'Automobile Club.

Et cela nous amène une fois de plus à examiner la question de l'autodrome en France. Il est curieux de songer que les fabricants français, quand ils veulent essayer leurs voitures rapides, en sont réduits à se cacher comme des malfaiteurs, au petit jour, sur les routes qu'ils supposent désertes, ou bien à passer la mer et à aller en Angleterre, comme plusieurs d'entre eux s'y sont résignés.

J'avoue que je ne suis pas, en pratique, très enthousiaste des résultats de l'autodrome, sa piste pousse aux véhicules à moteurs de régime rapide, aux châssis extra légers qui usent moins de pneumatiques, et qui permettent de battre les records de distance. Or, sur la route, ces véhicules sont l'antithèse du châssis de tourisme. Le moteur est affolé, et le châssis ne tient plus la route et ne supporte pas les carrosseries.

En France, jadis, vers 1902 et 1903, nous avons eu, ou à peu près les autodromes avec les courses sur les routes spéciales de Salon, d'Etampes, de Dourdan. Dieu sait quelles invraisemblables charrettes nous y vîmes circuler. Voiturettes sans changement de vitesse, à courroies, motocycles sans différentiel, et véhicules sans plus d'avenir que de pot d'échappement. Voilà le mauvais côté incontestable de l'autodrome. D'autre part, il est certain, indéniable même, que l'on ne peut pas se contenter d'essayer les moteurs au banc d'essai, d'un côté, et de faire tourner les roues dans le vide de l'autre. Il faudrait donc essayer de créer un autodrome rationnel, c'est-à-dire à terrain varié, et dont une partie, qu'on pourrait éviter à volonté, figurerait de la route mauvaise, du pavé, un caniveau, un passage à niveau, bref, du réel.

Le malheur, c'est qu'une installation pareille coûte des millions. La dépense est certaine, la recette l'est beaucoup moins. Les courses d'automobiles ne peuvent être aujourd'hui ni un spectacle trop fréquent, ni même un spectacle de grosse recette.

Il reste les essais des 40.000 voitures que fabrique à peu près l'industrie automobile française.

La question est donc tout entière entre les mains de la Chambre syndicale des Constructeurs. Et il semble bien que son siège soit fait. La majorité de ses membres ne se dissimule pas ses avantages pratiques, mais elle estime que ses inconvénients, l'orientation possible du succès vers un type de construction autodromesque et factice, sont plus grands que ses avantages, et voilà pourquoi nous n'avons pas d'autodrome en France.

Georges Prade.

Poignée de nouvelles.

— Le prince Pierre de Montenegro a fait son entrée dans Scutari conquise, dans une 40 chevaux, c'est là un signe des temps.

— C'est plus que le confort de notre Europe moderne, dont jouissent les journalistes américains qui assistent à la course d'Indianopolis. Une cabine avec le téléphone, une machine à écrire et un groom, sont mis à la disposition de chacun pour le triomphe de la vitesse.

L'AVIATION AU SAHARA

UNE HALTE A BAINA

L'escadrille saharienne accomplit sans cesse des raids admirables qui prouvent que, si les rouages supérieurs de la cinquième arme sont défectueux, on peut avoir confiance dans le courage et l'énergie des pilotes.

LE Lt DE LAFARGUE
Le lt de Lafargue, chef de l'escadrille de Biskra.

LE Lt CHEUTIN
Le lt Cheutin, l'un de nos meilleurs pilotes.

LE Lt REIMBERT
Le lt Reimbert, depuis deux ans à Biskra.

AU-DESSUS D'OUARGLA
Cette photographie a été prise au-dessus d'Ouargla, par un passager de l'escadrille saharienne qui fait tous ses voyages avec ses quatre biplans, montés par deux personnes.

Nous avons souvent dénoncé les événements, les négligences, etc... de la cinquième arme. C'était un devoir patriotique d'autant plus impérieux que si les grands chefs ignorent et ne veulent pas savoir ce qui se passe, cherchant seulement à bluffer l'opinion publique, on ne saurait trop attirer l'attention sur les exploits constants accomplis par les pilotes militaires.

L'une des escadrilles qui s'est le plus signalée par ses raids est celle de Biskra, tandis que celles du Maroc réussissaient également des randonnées aussi utiles que téméraires. On se souvient du voyage Biskra-Tunis (1.200 kil.) réussi par quatre appareils montés chacun par un pilote et un passager, puis ce fut Biskra-Touggourt à Ouargla. En même temps, les avions d'Oujda commandés par le lieutenant Jannerod, entreprenaient des randonnées circulaires autour d'Oujda, du massif de Beni Snassen, puis se rendaient à Merada sur la frontière marocaine, éclairaient la colonne Alix en marche sur Taza. L'ensemble des vols effectués par le centre d'Oujdaa dépassé 4.000 kil. cet hiver. Les aviateurs étaient les lieutenants Jannerod, Magnin, Bruncher et Souleilland, sur Blériot. A Biskra, sous l'impulsion du lieutenant Lafargue, chef du centre, les lieutenants Reimbert, chef de l'escadrille, Cheutin, Jolain, les maréchaux de logis Benoit et Hurard, accomplissaient en 3 mois 1/2 plus de 10.000 kil. en escadrille dans des régions désertiques.

Ceci nous change de l'escadrille venant de Sissonne (?) pour prendre part à la revue passée à Buc : les autorités supérieures l'avaient fait partir le matin même de Buc pour aller à Villacoublay. Cette comédie dont les pilotes eux-mêmes étaient navrés, permettait aux autres aviateurs de fredonner le refrain qui mettait les zouaves en fureur jadis :

Y a quat' lieues d'Alger à la Maison Carrée,
Les petits Koulouglis font ça dans leur journée,
Sans se fatiguer, sans se repérer,
Sans laisser un clou de leurs petits souliers.

Ce chant ne s'adressait qu'aux metteurs en scène de ce bluff.

JACQUES MORTANE.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Y A-T-IL EU DES AUTOMOBILES A CYLINDRES HORIZONTAUX?

Un de mes amis m'a affirmé tout récemment que ses débuts dans l'automobile furent effectués sur une voiture à cylindres horizontaux, voici environ 20 ans. Cela me semble un peu dur et je ne suis pas éloigné de penser que mon ami a voulu m'en faire accroire.

Voulez-vous me renseigner à ce sujet, vous m'obligeriez fort.

D. LE RIVENCQ,
à Liège.

En réponse à la question posée dans le *Petit Dictionnaire Sportif* du numéro 765, du 17 mai, de la *Vie au Grand Air*.

« Y a-t-il eu des automobiles à cylindres horizontaux ? »

M. D. Le Rivencq, de Liège, a grand tort d'être sceptique au sujet des automobiles à moteurs horizontaux et il eut facilement trouvé de ces voitures en feuilletant les premières années de la *Vie au Grand Air*

M. Amedee Bollée fils, du Mans, a construit, depuis 1895 un grand nombre de voitures à moteurs horizontaux à pétrole de 6, 10 et 16 chx a 2 cylindres et meme de 24 chx à 4 cylindres et il n'a cessé la fabrication de ces modèles qu'en 1903. Bon nombre de ces voitures circulent encore, quoique démodées, à la grande satisfaction de leurs propriétaires. Plusieurs de ces machines ont pris part aux courses d'antan, entre autres à Paris-Amsterdam en 1898, où le sportsman bien connu Etienne Giraud, arrivait en tête.

La maison de Diétrich, aujourd'hui Société Lorraine, a construit en France et en Allemagne des centaines de voitures munies de ces mêmes moteurs horizontaux.

Bien d'autres maisons ont aussi monté leur premières voitures avec des moteurs horizontaux, entre autres Leon Bollée, Delahaye, Gillet-Forest, Turgan-Foy et même Peugeot si j'ai bonne mémoire.

E. LEBRETON,
Le Mans (Sarthe).

ECHAPPEMENT LIBRE OU SILENCIEUX

Je vous serai reconnaissant de bien vouloir publier ces deux questions dans le Petit Dictionnaire Sportif *de la* Vie au Grand Air :

Quel coefficient d'excédent de puissance sur la marche avec silencieux, possède un moteur d'automobile fonctionnant à échappement libre ?

Quels sont les inconvénients de l'échappement libre et les systèmes les plus recommandables ?

A. C.
Brême.

Lorsqu'il est question d'accessoires, et le silencieux en est un, on ne doit envisager que ceux de bonne qualité, bien conçus et bien exécutés.

Or, un silencieux bien exécuté n'enlève au moteur qu'une puissance insignifiante, absolument négligeable en l'espèce. Il n'en est plus ainsi si le silencieux est mal compris, et le coefficient de déperdition croit en raison proportionnelle de sa défectuosité. Il est donc difficile de le donner en chiffres.

Quant aux inconvénients de l'échappement libre, ils se réduisent à un, d'importance capitale : le bruit, intolérable pour les citadins et dangereux par les accidents qu'il peut causer au voisinage des animaux peureux. L'échappement libre est d'ailleurs interdit dans les grandes villes.

Il n'y a pas de meilleur système d'échappement libre, ils sont tous bons et, à part celui qui consiste à monter de simples tubes de renvoi sur les soupapes, le plus pratique consiste en une soupape placée sur le collecteur avant le silencieux, et commandée par câble souple ligaturé et non soudé.

VICTOR LANGLOIS.
Suresnes.

POUR PLACER UN DÉMARREUR SUR UNE 6-CYLINDRES

Possesseur d'une 6-cylindres par groupes de deux, je désire monter un démarreur automatique sur ma voiture. Connaissant votre obligance, je vous prie de me donner votre avis sur le meilleur système à employer.

COMTE DE LA G...
Genève.

Il est assez difficile de répondre en toute connaissance de cause à cette question si précise. Pour désigner nettement et impartialement le meilleur système de démarreur, il faudrait les avoir essayés tous, et nous avouons que tel n'est pas notre cas.

Cependant, bien que nous nous soyions toujours contentés de la simple et classique manivelle, nous avons pu voir, montés sur les voitures de quelques amis, des démarreurs dont le fonctionnement était très satisfaisant. Nous avons donné dans la *Revue technique et sportive* du numéro 766 de la *Vie au Grand Air* la description d'un système de magnéto-démarreur et d'un système de démarreur mecanique qui tous deux donnent de bons résultats.

P. L.

POURQUOI LES TÊTES DE FOURCHES SE ROMPENT-ELLES ?

Je viens de voir un cycliste se blesser grièvement par suite de rupture de la tête de fourche de sa machine.

Or, il m'a semblé que sa roue s'échappait en avant au cours de la rupture ; ce fait ne provient-il pas de ce que la roue n'est pas dans le prolongement du tube de direction, mais en avant et, par conséquent, en porte à faux.

On aurait dû remédier depuis longtemps à ce défaut.

OCTAVE LAHAYE,
Neuilly.

Vous avez fort bien pu remarquer un accident tel que celui constaté, mais cela ne veut pas dire que toutes les ruptures de têtes de fourches se produisent de la même façon.

Bien plus que le cintrage des fourreaux, la cause originelle de l'accident exerce une influence sur les conditions de la rupture, et la vitesse de la machine n'est pas non plus négligeable.

Il faut, d'ailleurs, reconnaître que les ruptures de tetes de fourches sont, aujourd'hui, excessivement rares, et que le choix des matières premières, leur usinage, sont près de la perfection pour les bonnes marques et très satisfaisants pour les autres.

La cause la plus commune de cet accident, presque toujours grave en ses suites, est le redressement à froid de la fourche sur la machine et à l'étau. On garnit les fourreaux pour éviter d'abîmer l'émail, mais on ne voit pas la fissure légère qui causera la chute. Petit à petit, sous l'action des trépidations, la fissure s'agrandit et selon la vitesse, au moment de la rupture complète, selon l'endroit où subsiste la dernière lamelle de métal, la roue s'échappe vers l'avant ou rentre vers le cadre.

Plus rarement, c'est un défaut de construction, imputable à la fabrication ou à une réparation mal effectuée : le tube de direction a été brûlé ; l'acier a perdu ses qualités d'homogénéité petit à petit il s'est cristallisé et, un jour, sous l'action d'un choc, même léger, d'une série de trépidations rapides, le cycliste sent sa machine s'effondrer sous lui.

Enfin, cas exceptionnel, il arrive parfois que le tube de direction présente une paille, très difficile à constater ; ou une crique, une gerce (petites fentes), résultant de l'etirage, beaucoup plus faciles à remarquer, et qui doivent causer le rejet du tube défectueux, lors de l'examen avant réception des matières premières.

Mais, dans tous ces cas, l'influence du relevage des fourreaux vers l'avant est négligeable : il n'y a donc pas lieu de remédier à un mal inexistant.

Le relevage en courbe sur l'avant des fourreaux possède un avantage qui justifie son application : par le fait même de la position en « porte à faux », comme vous le dites, de l'axe de la roue, Celle-ci tend constamment à se replacer dans sa position normale de route en ligne droite, c'est ce qui explique que les joueurs de polo à bicyclette, qui ont besoin d'une machine extrêmement mobile, emploient des fourreaux non cintrés, exactement dans le prolongement du tube de direction. Le « porte à faux » exerce une action stabilisatrice et n'est aucunement cause de rupture ; il y a donc lieu de le conserver.

Il ne constitue pas un défaut, mais une qualité.

A QUOI SERT LA TOILE DU RING ?

Au Wonderland et à d'autres salles de boxe, j'ai vu que l'on met une simple toile sur le plancher. A quoi sert-elle ?

Car ce n'est pas pour rendre le plancher plus doux ou élastique. Alors ?

GEORGES BOIS,
rue de Rivoli, Paris.

La toile très forte que l'on tend sur le plancher du ring n'est pas destinée, en effet, à le rendre plus doux ou plus élastique.

Bien plus simplement, elle a pour but d'empêcher les boxeurs de se prendre les pieds dans les interstices du plancher. Certains planchers de rings sont assez élastiques, ce qui, entre parenthèses, amortit les chutes, mais en raison même de cette élasticité, les planches peuvent jouer d'une quantité appréciable dans le sens de la hauteur et, si la toile n'intervenait pas pour faciliter le passage d'une lame du plancher à une autre, le boxeur pourrait buter sur la lame ressortie, et s'allonger fort proprement.

Dans quelques endroits, on fait mieux encore : sur le plancher du ring, on étend une sorte de tapis, et c'est sur ce tapis que vient se placer la toile sur laquelle on jette de la résine écrasée. Le ring est ainsi uni et élastique, juste assez pour empêcher les chutes d'être dangereuses.

Mais la toile elle-même ne sert qu'à égaliser la surface du ring.

GASTON CAREL.

POUR BIEN NAGER

A la dernière exposition des petits inventeurs j'ai fait l'acquisition de gants de natation palmés, croyant que j'allais nager tout seul.

Hélas ! il n'en est rien et si cela semble mieux tenir sur l'eau, il devient effroyablement difficile de ramener les mains. On dirait que l'on nage dans de la colle.

Qu'est-ce que cela veut dire?

RENÉ DARNAUD,
rue Gay-Lussac, Paris.

A cette question, qui à première vue peut paraître bizarre, vous pouvez répondre que l'homme n'a pas assez de puissance musculaire pour pouvoir ramener rapidement les mains en arrière, car le refoulement de l'eau offre une grande résistance ; résultat : les mouvements étant trop lents le corps a tendance à couler. J'ai eu à essayer ces fameux gants et je n'ai trouvé rien qui puisse justifier leur emploi. D'ailleurs vous pouvez citer un exemple : un coureur cycliste, avec une machine développant 7 mètres, fera du 30 à l'heure facilement ; le même, avec la même machine mais développant 20 mètres, n'y arrivera que difficilement.

Morale : Déconseillez l'emploi des gants palmés, qui fatiguent inutilement les bons nageurs et qui peuvent fort bien dégoûter un débutant par leur mauvais rendement.

R. BESSON.
Elève aviateur à Pau.

QUESTIONS NOUVELLES

LE CENTRE DE PRESSION DES SURFACES D'AÉROPLANES

Je vous serais très reconnaissant, si vous vouliez bien m'expliquer : comment calculer pour un aéroplane, le centre de pression d'une surface :

a) *plate, rectangulaire, sous un angle d'attaque nul,*

b) *arquée, également rectangulaire, d'un profil habituel et sous un angle d'attaque donné.*

J. DE ROCCO,
Belgrade.

LES MONOPLANS BLÉRIOT

Pourriez-vous nous répondre par le Petit Dictionnaire sportif de la Vie au grand air *à ces quelques questions :*

1° Combien de litres sont contenus dans un réservoir d'essence et un réservoir d'huile d'un monoplan Blériot *?*

2° En combien de temps cette contenance sera-t-elle utilisable, l'appareil en plein vol et à son chargement maxima?

3° Avec quel maximum de poids de carburants et d'huile (proportionnellement à ce qu'il use) un monoplan Blériot *peut-il faire un vol de durée?*

DEUX FERVENTS DE L'AVIATION
Epinal.

L'UTILITÉ DES PLANS LATÉRAUX

« Il me semble que, dans la construction des biplans, on abandonne de plus en plus, si ce n'est complètement, les plans latéraux. Pourquoi? Quoique peu compétent en la matière, je croyais qu'ils étaient très utiles pour soutenir l'appareil dans les virages accentués et, qu'à cause de cela même, les biplans présentaient beaucoup plus de sécurité que les monoplans qui risquent de glisser sur l'aile quand l'inclinaison dans les virages est trop forte.

UN FIDÈLE LECTEUR

L'AUTOMOBILE ET L'ORAGE

Auriez-vous l'obligeance de me dire si pendant un orage, on est en pleine sécurité dans une automobile. Il me semble que cette sécurité est d'autant plus complète que le terrain sur lequel on se trouve est plus détrempé.

UN LECTEUR DE LA "VIE AU GRAND AIR",
Nancy.

UN SYSTÈME DE PROPULSION, S. V. P.?

J'aurais besoin pour l'étude et les essais de petites coques de bateaux, de modèles réduits de canots automobiles, etc., d'un moteur simple, léger et puissant.

J'ai songé à la fusée dont la force est considérable, mais, malheureusement de peu de durée.

Connaîtriez-vous un moyen à peu près semblable pour assurer une propulsion rapide et de quatre à cinq minutes de durée tout au moins? Une fusée très forte ne donne une réaction que de douze à treize secondes, sous un poids de un kilo.

Si un de vos nombreux lecteurs pouvait me venir en aide, je lui en serais très obligé?

M. RAYNAUD,
16, rue Jeanne d'Arc
(Saint-Mandé).

QUELLE PUISSANCE DOIT AVOIR LA MOTO DU TOURISTE ?

Je vous serais très obligé de vouloir bien me dire quelle puissance doit avoir la moto de tourisme, confortable et sûre ; ainsi que celle pouvant tirer un side car.

Il ne s'agit pas de monstres, bien entendu, mais d'engins sérieux, sans plus.

M. GRANDIER,
Meaux.

DES TURBINES A HYDROCARBURE?

Existe-t-il des turbines à hydrocarbure, tournant de 500 à 3 000 tours par minute ? S'il en existe pourquoi ne les adopterait-on pas sur les avions ? S'il n'en existe pas quelles sont les causes qui ont empêché d'en construire ?

LOUIS GAUCHER,
Issoudun.

LA LONGUEUR DES MANIVELLES DE BICYCLETTES

Pourquoi ne fait-on pas les manivelles du pédalier un peu plus longues dans les bicyclettes ; il me semble que l'on pédalerait avec moins de peine.

UN CONSTRUCTEUR,
Taninges (Haute-Savoie).

LA COURSE A PIED EST-ELLE DANGEREUSE POUR LA SANTÉ ?

Ayant entendu dire que la course à pied provoquait des palpitations pouvant entraîner une grave affection du cœur, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me donner votre avis éclairé, ou celui d'un sportsman compétent, sur ce point.

A. GAILLOT,
Lille.

QUELS SONT LES AVANTAGES DU SERVICE AMÉRICAIN?

Abonné de la Vie au Grand Air, *je suis un lecteur assidu du* Petit Dictionnaire Sportif. *Celui-ci pourrait-il me renseigner sur une question qui a préoccupé bon nombre de joueurs de tennis : on semble aujourd'hui revenir aux services américains coupés qui demandent un grand effort et une longue pratique.*

Quels sont, au juste, les avantages et les inconvénients de ces services qui sont d'un faible rendement?

Faut-il aussi tenir sa raquette tout au bout du manche ou, au contraire, à une certaine distance du bout?

UN JOUEUR DE TENNIS CONVAINCU.

Nous donnerons dans notre numéro du 21 juin, les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

R. C. B. *Abonné.* — 1° Ce concours prend fin le 1er janvier 1914. — 2° Adressez-vous à l'Aéro Club de France, 35 rue François 1er.

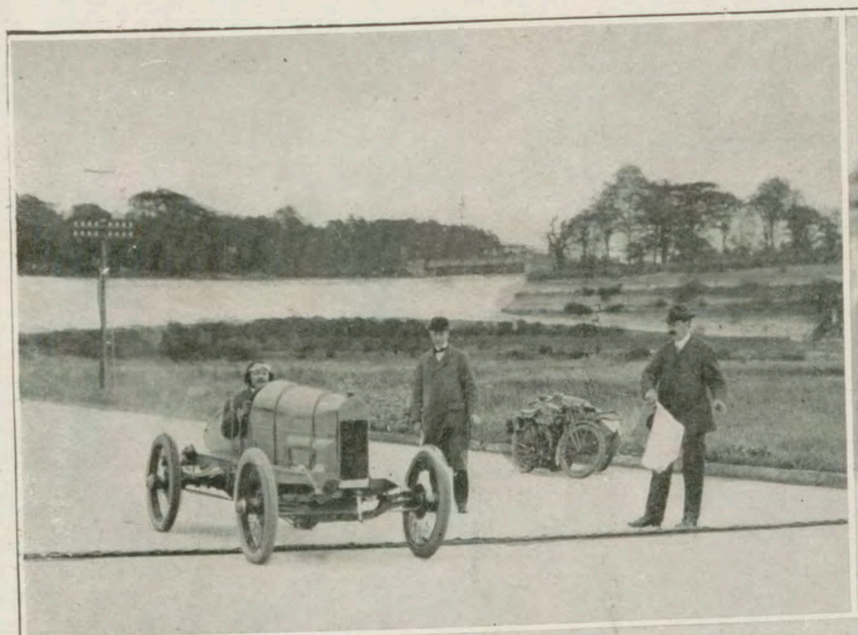
MARCEL GARDRAT — Adressez vous au journal l'*Auto*, il vous fournira tous ces renseignements,

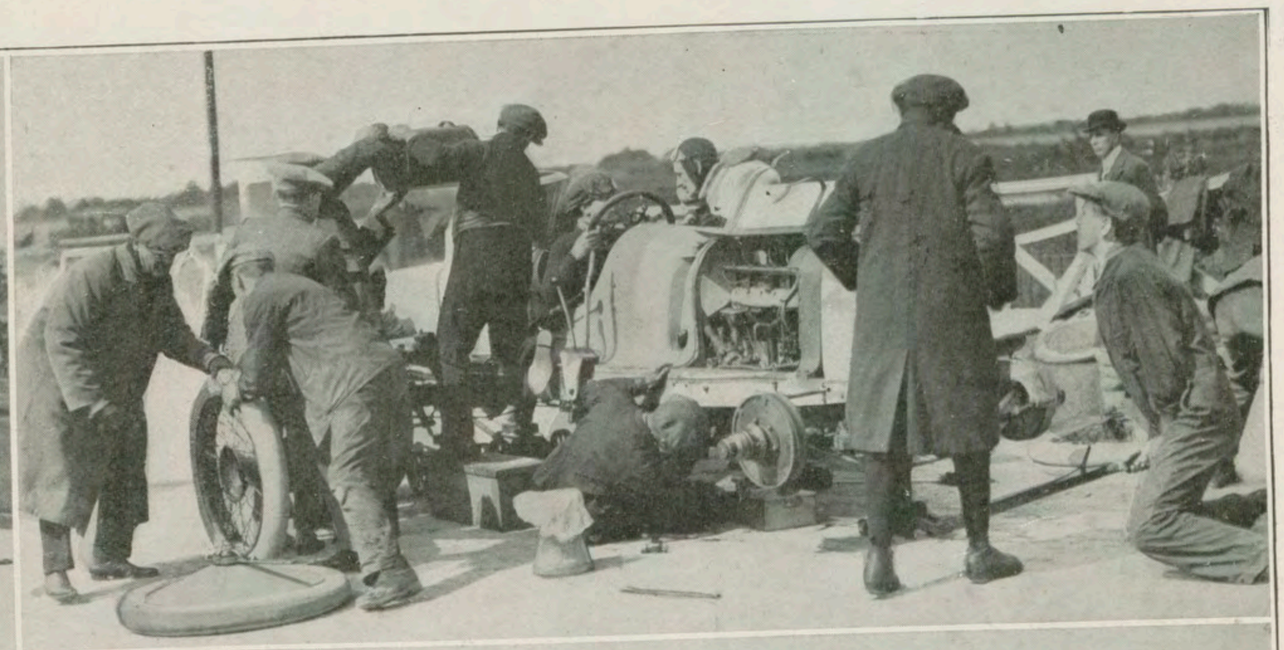
J. T. *Pont-L'Evêque.* — 1° Ecrivez à la maison Morane-Saulnier, 206 boulevard Pereire. — 2° Le moteur Lieux.

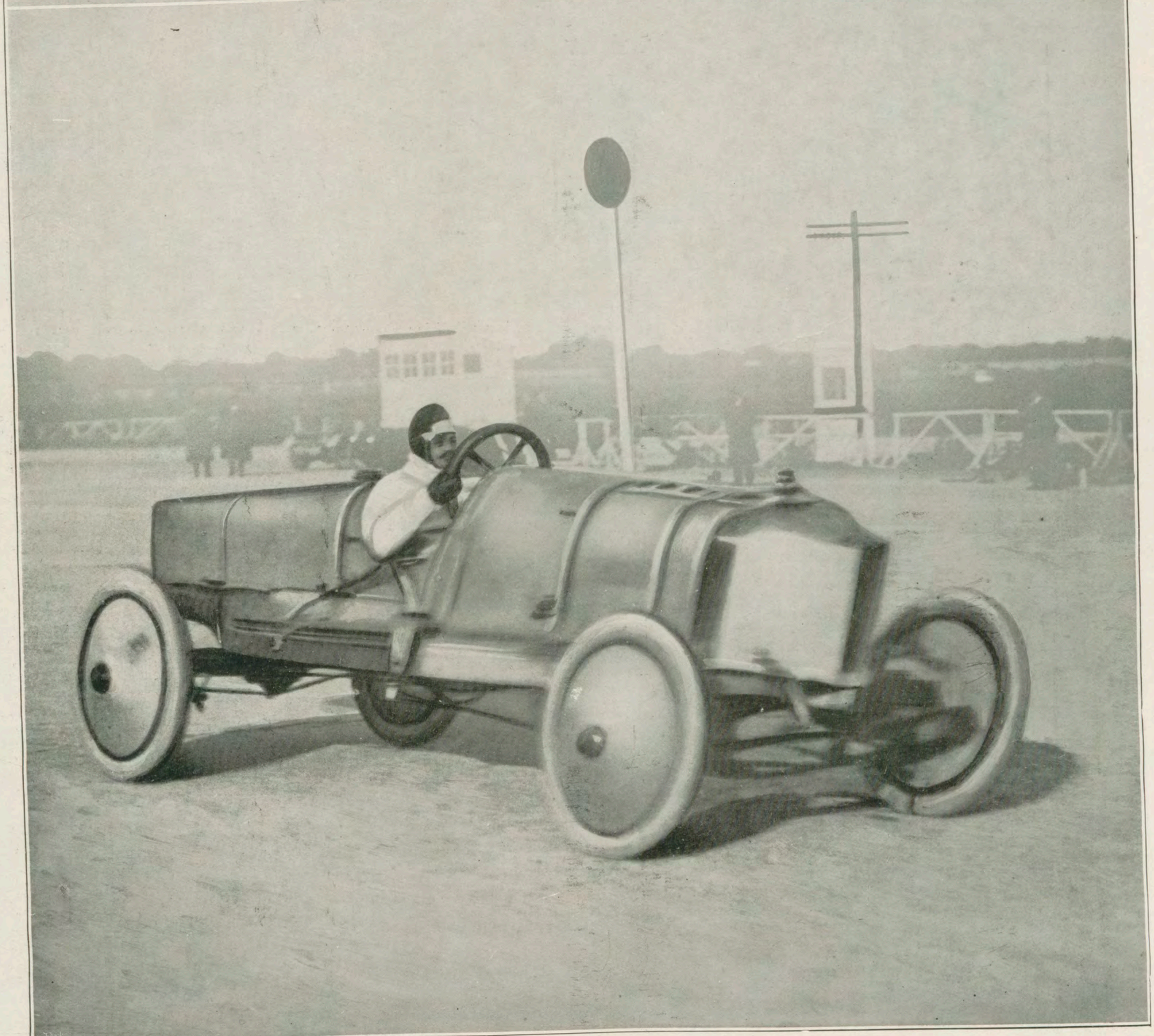
C. BOUTON, *Le Bourg Saint-Léonard.* — L'apprentissage revient toujours au moins à un millier de francs. Nous ne vous conseillons pas d'abandonner votre profession pour tenter la chance dans un métier très attrayant peut-être mais qui pourrait vous réserver bien des déboires.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser.

1.635 KIL. 464 EN 14 HEURES







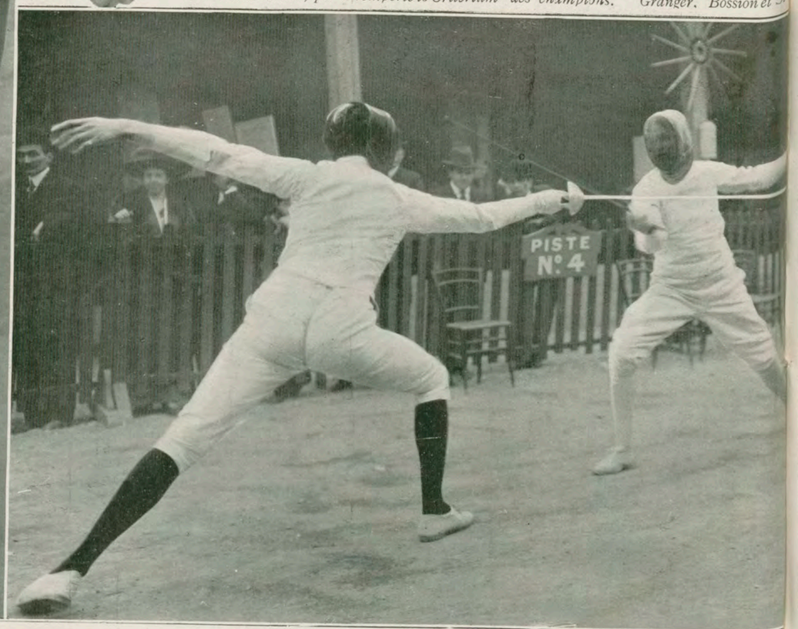
(Photographies communiquées par *The Motor.*)

DES RECORDS DU MONDE EN AUTOMOBILE A BROOKLANDS. *Le 19 mai, de nombreux records ont été battus à Brooklands par une voiture anglaise de 15 chx, qui a roulé pendant 14 heures à une moyenne de 115 kil. 848 à l'heure. Elle était pilotée à tour de rôle par Scott, Hornstead et Whittall. La voiture a battu tous les records pour les 15 chx et le record du monde des 14 heures pour tous types, ayant couvert 1.635 kil. 464. — En haut, à gauche, le départ pour le record. A droite, un ravitaillement. En bas, Scott en vitesse.*

LA GRANDE SEMAINE DES ARMES DE COMBAT

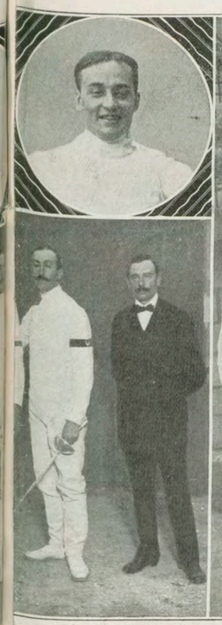
LES QUATRE CHAMPIONS
De g. à dr. : Préjelan, champion de France, Trombert vainqueur de la Poule d'Honneur, Gravier, capitaine de l'équipe de France, et Lucien Gaudin, qui a remporté le Criterium des champions.

L'ÉQUIPE D'ALGER
L'équipe d'Alger : (de g. à dr.) de Casanova, Granger, Bossion et Sa



PREJELAN
Le dessinateur Préjelan s'est attribué une très belle victoire dans le championnat de France d'épée. Il battait Buchard, Cornereau, Crespin, J. Lacroix, etc.

UNE BELLE PASSE D'ESCRIME
Le match Hardy, (à gauche) - Trombert (à droite) dans le championnat de France d'Épée. Le brillant escrimeur Trombert, qui ne fut pas très heureux dans le championnat, prit sa revanche dans la Poule d'honneur, qu'il remporta avec 7 victoires, devant Désiré, Lemaire, Baudat, Préjelan, etc.



D'ALGER
myan. En haut, à gauche, Baudat, champion des professeurs ; à dr. Joë Bridge.

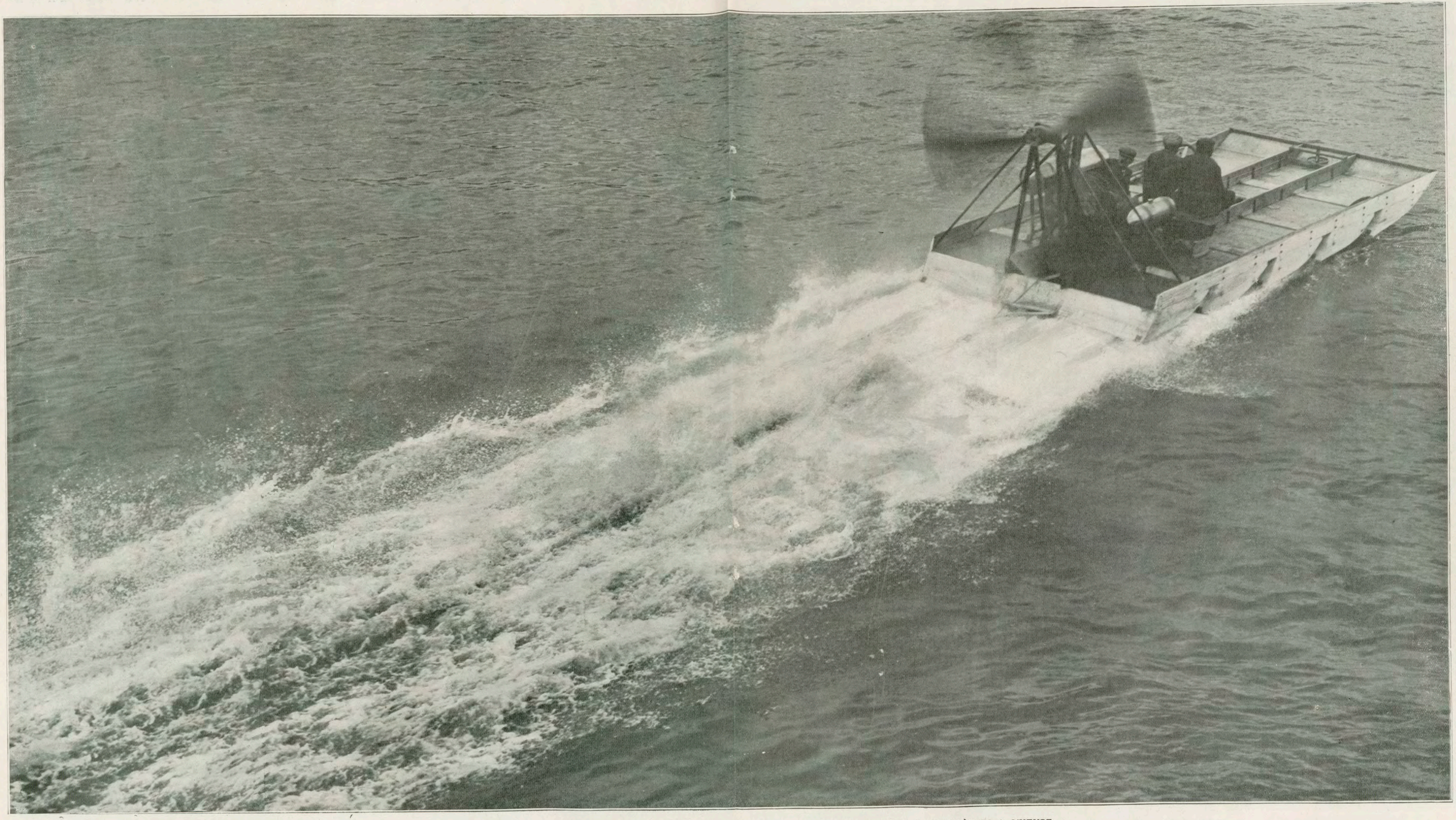
L'ÉQUIPE BELGE
L'équipe belge a succombé par une touche derrière l'équipe de France dans la Coupe Internationale. De gauche à droite : Michel, Stuyck, Houzeur, Alb. Fonvick, Ansbach, Ochs, de Montieny.

LE CHALLENGE DES THÉATRES
Le challenge des théatres a été l'objet, pour notre collaborateur Joë Bridge, d'une belle victoire. Il a gagné avec une seule touche devant J.-H. Mayer (3 touches), de la Noux (3 touches), Claude Gével (5 touches), etc... Notre photographie représente l'assaut Joë Bridge-Rosemberg.

OCHS
Le champion Belge, Ochs, de même que Préjelan et Joë Bridge, autres triomphateurs de la Grande Semaine, est un dessinateur très spirituel et de grand talent.

LA VIE AU GRAND AIR

LES ESSAIS DE VITESSE D'UN NOUVEAU GLISSEUR A HÉLICE AÉRIENNE

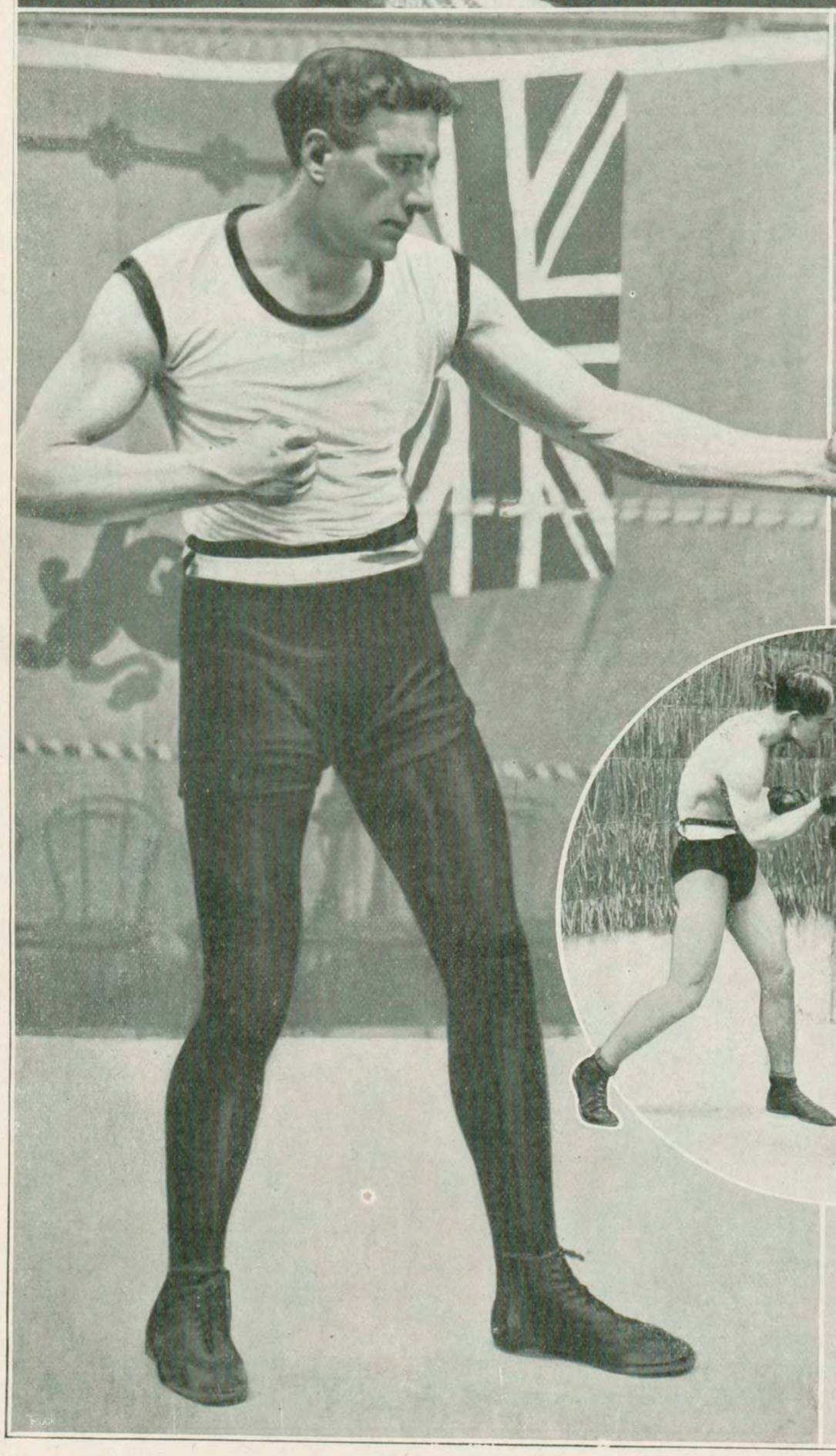


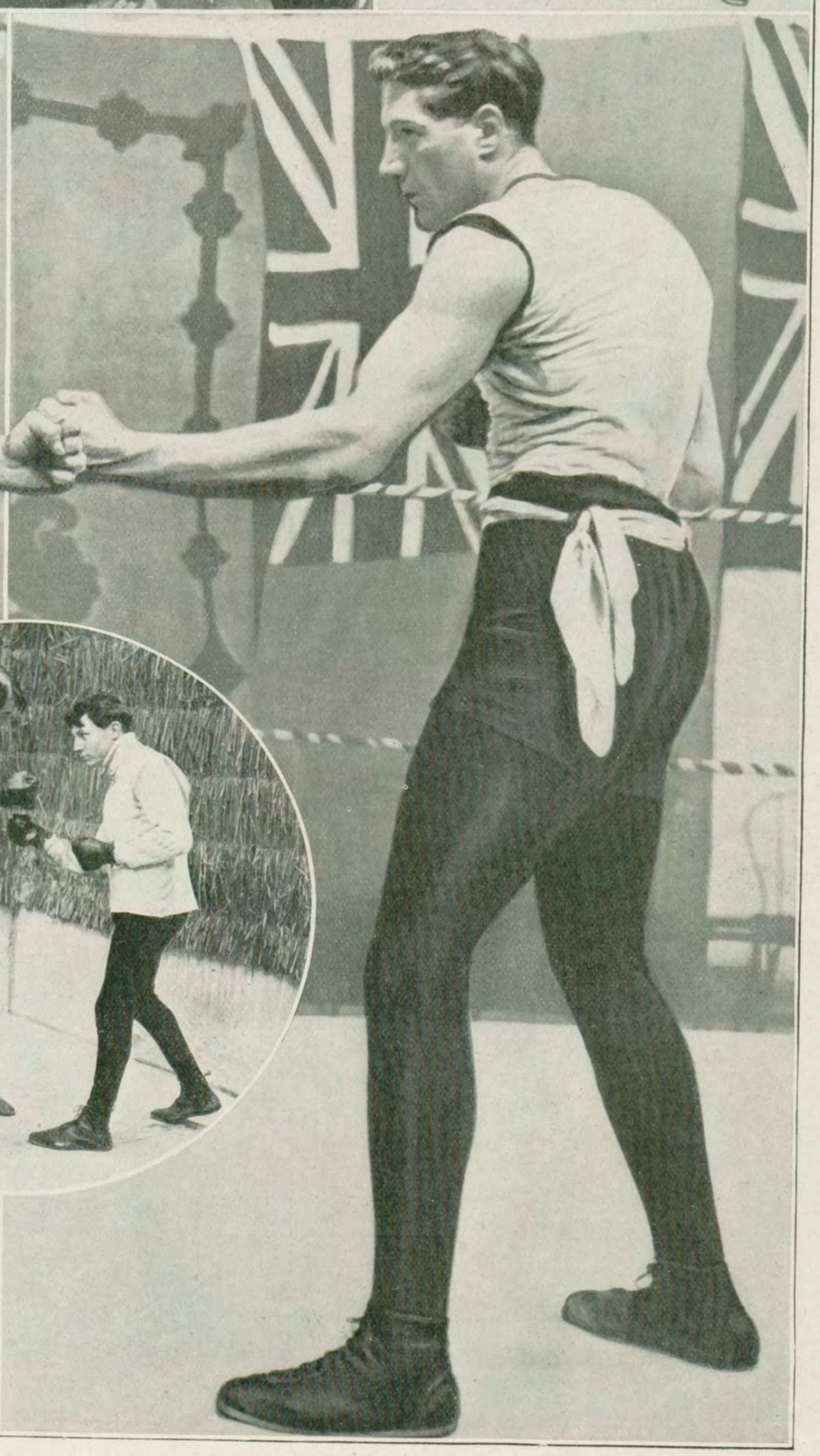
« LE FLYER » DE MM. PAUL TISSANDIER ET COMTE DE LAMBERT DESCENDANT LA SEINE A PLUS DE 80 KILOMÈTRES A L'HEURE

M. Paul Tissandier, l'excellent sportsman, procède actuellement en Seine, aux environs de Triel, à de très intéressants essais de son glisseur à hélice aérienne, le « Flyer ». *Engagé à Monaco, ce rapide engin ne fut pas prêt à temps pour participer aux courses. Le* « Flyer » *est construit d'après les plans du comte de Lambert. Le radeau est, constitué par cinq flotteurs de 3 mètres de large, la longueur totale de l'appareil est de 7 mètres. Un moteur Gnôme de 140 chevaux actionne une hélice aérienne Chauvière.*

Au cours de certains essais, le comte de Lambert et M. Paul Tissandier ont obtenu une vitesse de 85 kilomètres à l'heure; ils estiment pouvoir dépasser les 90 kilomètres. « *Le Flyer* » *disputera la Coupe du mille marin le 6 juillet lors des couleurs de Paris et se mesurera contre les plus rapides racers de Monaco, le* « Vonna » *et le* «Santos Despujols». *C'est ainsi que deux sportsmen célèbres dans l'aéronautique vont s'illustrer dans le yachting automobile, où l'un d'eux. d'ailleurs, s'illustra tout d'abord.*

AVANT BOMBARDIER WELLS - CARPENTIER





L'ENTRAINEMENT DES DEUX ADVERSAIRES

C'est demain, à Gand, que se disputera le match si attendu entre Bombardier Wells, champion d'Angleterre des poids lourds, et Georges Carpentier, champion de France toutes catégories et champion d'Europe des poids mi-lourds. Nous donnons dans cette page deux attitudes de Bombardier Wells et des photographies de l'entraînement de Carpentier, travaillant avec Ledoux et dînant avec ses sparring-partners, Loesch, Ledoux et Hogan.

ESCRIME

La grande semaine

Préjelan, Trombert et les Provinciaux en ont été les grands vainqueurs.

La Grande Semaine de 1913 vient de remporter un succès unanime et décisif... Rien n'a cloché dans cette organisation parfaite où tous les membres du comité se sont dévoués avec un cœur admirable et une indiscutable autorité...

Le capitaine Sée, Sdilon, de Eynde, Lacroix, Massard, B. Gravier, Cordier, d'Haurincourt, Wattelin, et, à leur tête, notre éminent président, M. Bruneau de Laborie, ont droit à la reconnaissance de tous les escrimeurs parisiens... Ce sont eux qui ont réussi, à force d'énergie, de volonté et de persévérance, à imposer définitivement la Grande Semaine Parisienne, classée maintenant au tout premier rang des plus belles épreuves sportives du monde!

G. TROMBERT

Passons maintenant aux résultats... La grande semaine 1913 impose à notre attention les magnifiques performances des Provinciaux, gagnants d'abord, et très nettement, du match Paris-Province et dont les représentants isolés, ensuite, ont fait merveille tout le long du championnat. Dans la finale de l'individuelle, le Rouennais Buchard, après avoir longtemps menacé le vainqueur Préjelan, ne succombe que d'une touche et prend très nettement la seconde place... Tout de suite après le Montluçonnais Cornereau, puis après les deux Parisiens Crespin et Lacroix, l'algérien Casanova, la vraie révélation du Tournoi, le sympathique lyonnais George Trombert, qui devait prendre sa revanche peu après, et deux provinciaux encore : Granger, un autre équipier d'Alger de très grande valeur et Cablat, de Marseille, encadrés par Dubourdieu, Pingaud et Gentil. Cirotteau, de Poitiers, étonna tout le monde par sa science, son allonge et sa vitesse. Il conquiert d'emblée, sa place dans l'équipe de France. L'équipe d'Alger, enfin, qui remporte d'une touche la Coupe de France sur l'équipe, pourtant redoutable et partie favorite, de la Seine-Inférieure, comprend trois athlètes remarquables : Granger, Casanova et Bossion sans oublier le modeste et charmant remplaçant du team : Simyan, qui est un escrimeur complet, et a fait, maintes fois, ses preuves...

Le championnat d'épée est donc revenu à René Préjelan. Voilà une belle victoire, sympathique entre toutes, et qui fut aceueillie avec une satisfaction universelle. C'est, par surplus, un vrai champion qui a gagné, et dans un style impressionnant. Il est probable que puisqu'il est parvenu une fois à dominer ses nerfs, et à tirer en confiance, Préjelan connaîtra maintenant une série ininterrompue de grands succès. Les vœux de tous les escrimeurs de France l'accompagneront cette année !

Georges Trombert fut le grand vainqueur de la dernière journée, où, par surplus, la baïonnette mit le public en joie et fut accueillie avec enthousiasme, encore qu'une finale de 12 tireurs, pour ce genre de sport soit un peu longue à suivre.

Trombert a gagné le Prix Hauzeur qui semblait d'ailleurs avoir été créé exprès pour lui... Guignard, de Rouen, ne fut battu par lui qu'après barrage... C'est un magnifique résultat. La Poule d'honneur revint encore au champion lyonnais, devant le professeur Désiré, gloire du 76e régiment d'infanterie, et la Poule des Champions fut enlevée, sans douleur, par notre phénomène national : Lucien Gaudin, remis d'une indisposition passagère. Bernard Gravier fit, après lui, des assauts de toute beauté, dans un style d'une puissance incroyable!

Je ne reviendrai pas sur la Coupe internationale, où le jury, malgré sa parfaite bonne foi, qui est naturellement au-dessus de tout soupçon, crut devoir juger, d'après ses seules impressions, et faussa, en voulant trop bien faire, le résultat final. Le championnat de sabre fut décroché, et comment! par le marquis de Rarst. Le maître Baudat, proclamé champion des Professeurs, ne fit que confirmer l'excellente impression que nous avions de lui... Le Challenge de Tir par équipes appartient, pour 1913, à l'Equipe de l'Entraînement au Pistolet devant l'équipe de l'Assaut au Pistolet...

JOE BRIDGE.

L'ESCRIME EN PROVINCE. LES JURES

Pour la seconde fois, la Province vient de battre Paris à l'épée; la revanche avait pourtant été soigneusement préparée ; la défection, le matin même de l'épreuve du meilleur équipier parisien fut la cause de la défaite. S il est douloureux pour l'orgueil des Parisiens, ce résultat a une haute portée pour l'escrime française.

Il y a un mois à peine, à Bordeaux, 11 équipes provinciales disputaient le challenge de la *Presse Bordelaise*. Plus de 40 provinciaux disputèrent les épreuves de la Grande Semaine, et la Coupe de France revint à l'équipe d'Algérie, qui n'a pas hésité à faire un pareil déplacement pour remporter cette intéressante épreuve. Ce remarquable esprit sportif, l'Algérie, si elle en donne le plus grand exemple, n'en a pas le monopole, et tout le dévouement, la compétence et l'admirable activité de Trombert ne suffiraient pas à conduire son équipe à la victoire, si cette dernière n'avait pas à un si haut degré le « feu sacré ».

Bravo la Province!

Mais cette belle épreuve a besoin d'être modifiée. Trop d'erreurs se glissent dans les décisions du jury, par suite de l'ardeur des jurés à défendre leurs camarades; souvent le président du jury doit décider seul; quelquefois, n'est-ce pas Trombert? il se trompe.

Deux solutions à cela: ou le juge unique avec deux assesseurs, comme l'a inauguré M. Hauzeur, pour son beau prix, ou, uniquement, des juges étrangers. Je suis sûr d'avance que Trombert au nom de ses camarades, sera partisan de ces modifications, grâce auxquelles les deux équipes lutteraient jusqu'au bout, dans le calme et l'aménité, et chacun pourra se réjouir sans arrière pensée du succès de son rival.

BERNARD GRAVIER.
Capitaine de l'Equipe de France.

PARIS-PROVINCE

Mon ami, Joë Bridge, me demande d'écrire quelques mots sur le match Paris-Province. Je le fais volontiers.

Le sort des armes a donné la victoire à la province et je m'en réjouis pleinement. Le match de l'année dernière a produit dans les départements un mouvement d'escrime qui va se continuer et s'amplifier encore.

Mais le mieux est l'ennemi du bien. Pour que la rencontre annuelle entre Provinciaux et Parisiens produise son meilleur effet, il faudrait — on m'excusera de ne pas expliquer tout au long pourquoi, — il faudrait que la P. P. E. adoptât le bouton marqueur qui donne à Nice de si excellents résultats. Il faudrait aussi que les assauts fussent jugés par des étrangers. Pour mon compte personnel, j'aimerais même voir employer le système du juge unique, préconisé, expérimenté et démontré par l'initiative intelligente de M. A. Hauzeur. On trouverait alors des arbitres parfaits Je cite, pour être bref, un seul exemple : celui de M. Brisson.

Le résultat obtenu par mes camarades de province me comble d'aise. Une seule ombre au tableau que la défaite ait eté supportée par le vaillant Bernard Gravier, dont la carrière est la plus belle et le caractère le plus estimable qu'on puisse voir.

GEORGE TROMBERT.

AVIATION

L'anatomie de l'aéroplane (1)

Un problème compliqué : la voilure.

D'autre part, il est certain que l'aile mince pénètre plus facilement le fluide, a une traînée moindre, mais l'aile épaisse peut être plus robuste, et il y a lieu de mettre en concordance ces deux contradictions: faire robuste et obtenir un bon rendement.

Ensuite, il est important que la position du centre de prssion varie le moins possible, pour éviter le déséquilibrage en vol, il est utile de prévoir une voilure stable un peu par elle-même, et ceci nous amène à la double courbure.

Tout ceci nous vaut des masses de solutions. depuis la section spirale, I (imitée d'Ader) la section parabolique, II ; la section en croissant à double courbe, III, en croissant à face inférieure plane, IV ; la double courbure rigide, V ; la double courbure souple, VI ; et nous ne comptons pas la gamme des épaisseurs et des flèches se rapportant à chaque type.

On semble toutefois délaisser les ailes fortement concaves, dont les qualités de sustentation étaient satisfaisantes, mais ne pouvaient convenir aux appareils rapides actuels.

(1) Voir n° 766.

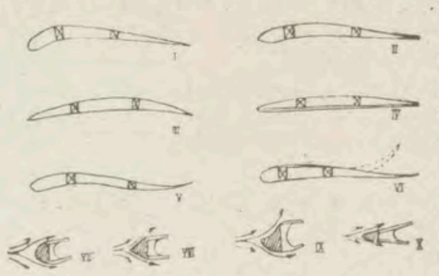
Pour augmenter la bonne pénétration, on se préoccupe d'étudier un bord d'attaque (partie antérieure de l'aile) divisant les filets d'air sans causer de remous nuisibles. Là encore, des tendances diverses s'accusent. On y voit en effet des bords d'attaque demi cylindriques, VII ; en coin obtus, VIII ; en coin aigu, X ; et on voit apparaître un système, IX dans lequel une sorte de saute-vent doit favoriser la dépression dorsale.

Ainsi donc, pour ce qui est de la stabilité longitudinale, de la sustentation, de la pénétration de la vitesse et de la solidité, les données se contredisent, s'enchevêtrent, et justifient l'hésitation de l'heure présente.

Les essais effectués suivant les indications de M. Constantin par la maison Ponier, ont été absolument concluants.

Toutefois, grâce à des essais méthodiques et persévérants, il est permis d'espérer que l'accord se fera petit à petit, et qu'à chaque genre d'appareil, étudié selon le but qu'il doit remplir, correspondra dans l'avenir une voilure nettement déterminée.

A titre d'indication, ajoutons que la plupart des voilures actuelles sont déterminées par les formules posées par M. Eiffel à la suite de ses remarquables travaux.



Profils des voilures.

Quant à la disposition des ailes dans le sens transversal elle varie, un peu moins : on semble s'en tenir à l'horizontale. I, ou au dièdre largement ouvert vers le haut, II ; ou vers le bas, III, cette disposition est plus rarement employée. Des essais de double courbure latérale, IV n'ont pas paru donner satisfaction ; pas plus que la voilure relevée en courbe, V, ou les ailes battantes de Dubois Riout, VI.

HENRI MIRGUET.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 1er JUIN. — *Aviation.* — Juvisy : Match Garros-Audemars.
DIMANCHE 1er JUIN. — *Cyclisme.* — Championnat de France sur route (100 kilomètres).
DIMANCHE 1er JUIN. — *Boxe.* — Gand : Match Carpentier-Bombardier Wells.
DIMANCHE 1er JUIN. — *Aviron.* — Juvisy : Coupe des Nations.
DIMANCHE 1er JUIN. — *Hippisme.* — Longchamp (Prix Lupin).
MERCREDI 4 JUIN. — *Hippisme.* — Epsom (Derby).
SAMEDI 7 JUIN. — *Tennis.* — Saint-Cloud : Première journée des Championnats du Monde.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 19 AU 26 MAI

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 21 MAI. — Buc. — L'aviateur Perreyon, ayant un passager à bord, s'élève a 4.060 metres, et bat le record du monde d'altitude avec passager.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 25 MAI. — Grand Prix de Champagne (motocyclettes).
Première catégorie (250 cmc., 225 kilomètres) : 1. Baugé, en 3 h. 43 m.
Deuxième catégorie (350 cmc., 270 kilomètres) : 1. Desvaux, en 4 h. 3 m.
Troisième catégorie (500 cmc., 315 kilomètres) : 1. Pernette.

CYCLISME

DIMANCHE 25 MAI. — Vélodrome Buffalo. — *Match Franco-Américain* : 1. Sérès; 2. Carmen; 3. Guignard; 4. Walfour. — *Course de tandems* : 1. Tribouillard-Moullet; 2. Schilles-Morel.

ATHLÉTISME

MERCREDI 21 MAI. — Boxe. — Cirque de Paris : Ledoux bat Dastillon par knock-out au 6e round.
SAMEDI 24 MAI. — Boxe. — Wonderland : Papin bat Lœsch aux points en 15 rounds.

ESCRIME

SAMEDI 24 MAI. — Grande Semaine des armes de combat : *Championnat annuel d'épée* : 1. Prejelan; 2. Buchard.
Coupe Internationale : 1. Equipe française.
DIMANCHE 25 MAI. — Grande Semaine des armes de combat : *Challenge d'Havrincourt* : 1. Trombert; 2. Désiré; 3. Lemaire

HIPPISME

JEUDI 22 MAI. — Bois de Boulogne. — *Prix Daru* (30 000 francs, 2.100 mètres) : 1. Ecouen, à M. le vicomte d'Harcourt (Bellhouse); 2. Blarney. — P. M. : gag., 36 fr. pl., 21 fr. 50; 33 fr. 50. — *Prix de Printemps* (15.000 francs 3.000 mètres) : 1. Opott, au baron Gourgaud (Marsh); 2. Annibal VII. — P. M. : gag., 43 francs; pl., 19 fr. 50, 30 fr. 50.
VENDREDI 23 MAI. — Maisons-Laffitte. — *Prix Ajax* (20.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Le Chardon, à M. Camille Blanc (Sharpe); 2. Souk. — P. M. : gag., 207 fr. 50 ; pl., 33 fr. 50, 33 francs.
DIMANCHE 25 MAI. — Longchamp. — *Prix La Rochette* (Poulains, 30 000 francs, 2 000 mètres) : 1. Coupesarte, à M. Jean Prat (O'Neill); 2. Oréade; 3 Banshee. — P. M. : gag., 46 francs; pl., 34 fr. 50, 67 fr. 50 — *Prix La Rochette* (Poulains. 30.000 francs; 2.200 mètres) : 1. Bruleur, à M. E de Saint-Alary (G. Stern) 2. Huningue. — P. M. : gag., 17 fr. 50; pl., 12 fr. 50, 14 francs.

TIR

MARDI 20 MAI. — Réunion de la Société l'*Assaut au Pistolet* (tir aux balles Devillers). Gagnants des poules : de Montcabrier. Carteret (3), Flament, Mme Devillers, Vyault.
Réunion de la Société *Le Pistolet*. — *Prix Clary* (au revolver, sur 6 silhouettes, en 12 secondes au plus) : 1. Baron de Scheren, 5 balles, 10 secondes; 2. *ex-æquo*, Comte de Castelbajac et Mortessier. — Gagnants des poules, au pistolet : Comte de Castelbajac, Joseph Renaud, Colonel Tickell. — Au revolver de Castelbajac, *ex-æquo*, Nivière et comte de Jouvencel.

COUP D'OEIL AUTOUR DE NOUS

L'aviation et l'humanité de demain

La *Revue* a posé les deux questions suivantes aux personnalités de l'aviation :

« Pensez-vous que les progrès de l'aviation serviront la marche en avant de l'humanité, ou supposez-vous, au contraire, que la conquête de l'air puisse devenir en certains cas une menace pour la civilisation ? »

2° « Quelle idée vous faites-vous du caractère et de la mentalité des hommes de demain, transformés en bien ou en mal par le triomphe de l'aéroplane ? »

Et voici quelques extraits des réponses qui lui sont parvenues :

LOUIS BLÉRIOT

Je puis parler en aviateur aussi bien qu'en constructeur d'aéroplanes.

Or, notre effort à nous, constructeurs, est très net et précis; il nous faut arriver à faire de l'aéroplane un véhicule aussi pratique et commode qu'une automobile! Car l'avenir est à l'aéro, moyen de transport unique, grâce à sa rapidité. C'est pourquoi tous nos efforts se tendent vers la recherche d'un stabilisateur, qui assurera la sécurité de nos machines; nous arriverons certainement à le trouver. Ce qui paraît irréalisable aujourd'hui, sera la découverte de demain. Ne croyait-on pas le vol impossible avant que nous ayons appris à voler?

Evidemment aussi, l'aéroplane doit servir à la guerre, puisqu'il peut devenir un admirable engin guerrier. Mais il serait insensé de conclure que ce soit là sa seule, ou sa principale utilisation.

Mais quand à limiter son action en temps de guerre, je crois la chose impossible, car la guerre, nous le savons, supprime les lois ordinaires.

2° Le changement produit dans les mœurs par le triomphe de l'aéroplane ne sera pas, à mon avis, très sensible.

Cependant, actuellement, l'aviateur, dans le moment où il vole, s'améliore incontestablement. Je le comparerais volontiers au marin perdu sur l'immensité de l'océan, ou à l'homme des montagnes, qui respire perpétuellement en face des sommets. Ceux-ci sont incontestablement meilleurs que nous autres citadins, qui vivons continuellement dans l'agitation fiévreuse, et sommes entraînés par le tourbillon des affaires!

L'aviateur, comme le marin aussi, isolé dans l'espace, prend bientôt l'habitude de ne se confier qu'en lui-même pour atteindre son but, et l'aviation est, de ce fait, la meilleure école d'énergie.

ROLAND GARROS

1° J'aperçois deux périodes distinctes dans le développement de la conquête de l'air. La première est ce le que nous vivons en ce moment. L'aviation s'y perfectionnera de plus en plus au point de vue militaire, et s'appliquera de son mieux à devenir un formidable engin de destruction.

Pour emprunter une image à l'histoire de l'humanité, ce sera l'âge de fer du vol humain.

Puis, en avançant dans les temps, et pour de nombreuses raisons, notamment grâce à la marche naturelle et permanente du progrès, et au développement même de l'aviation, la guerre deviendra tout à fait impossible. Dès ce moment, alors l'aéroplane remplira sa noble fonction; il sera l'instrument par excellence de la paix et de la civilisation.

2° On se fait en général une très fausse idée de la mentalité de l'aviateur Je suis persuadé que le sport aérien, loin de développer une forme d'énergie agressive et presque brutale, opère en nous une transformation bien autrement profonde et intéressante.

Il nous dote, je crois bien, d'un sixième sens, ou plutôt, il multiplie l'action de chacun de nos sens, et les unit dans un effort commun à éviter ou même à dépister le danger.

Les indications de notre ouïe et de notre vue, notamment, acquièrent un degré de promptitude, et d'acuité extraordinaires.

Et cette subtilité de tous nos sens ne doit-elle pas avoir pour conséquence de nous donner, en bien des cas une finesse de perception, qui prépare l'aviateur à jouir des beautés de tout ordre, que le sport aérien lui offre généreusement, à être pénétré d'une émotion plus vive devant les grands spectacles de la nature, à goûter davantage aussi les chefs-d'œuvre de l'art humain, dont les lignes harmonieuses paraissent du haut des airs, découpées avec plus de netteté et de grâce.

C'est dire que l'aviation, à mon sens, doit préparer et faire arriver au jour une race d'hommes civilisés, dans l'acception la plus haute de cette noble expression.

ANDRÉ BEAUMONT

J'entrevois le temps, où, comme tout grand problème résolu par l'humanité, l'aviation servira d'instrument perfectionné à la civilisation, et comme tout perfectionnement de cet ordre, loin de pousser les peuples à un conflit violent, elle contribuera puissamment à répandre parmi eux les idées de tolérance et de progrès, lesquelles conduiront peut-être à la paix universelle.

2° Je partage entièrement les espérances énoncées dans la deuxième question. Je crois que le sport aérien développera merveilleusement l'énergie des races qui s'y abandonneront, et contribuera à faire des hommes plus résistants au physique et au moral, cela sans atteindre nullement leur sensibilité, en élevant au contraire leur âme vers des conceptions plus nobles et plus élevées.

En effet, quelles ne sont pas les vertus développées chez l'homme par cette lutte saine et belle qu'il soutient pour atteindre un idéal, pour s'élever plus haut, toujours plus haut, au propre et au figuré!

VIDART

J'aperçois, avant dix ans, la construction d'un appareil pratique et rapide, véritable appareil de père de famille.

Parallèlement à cet instrument pacifique, l'engin de guerre se développera, car la défense nationale doit profiter de toutes les améliorations apportées aux inventions modernes.

2° L'aviation est momentanément très profitable aux jeunes hommes. Beaucoup y dépensent sans compter le trop plein de leur énergie; pour d'autres, elle est un apprentissage de sang-froid et de courage. Mais, du jour où l'aviation serait entrée dans le domaine pratique, et par conséquent sans danger, la mentalité des hommes en serait-elle profondément transformée?

JULES VÉDRINES

Je crois que l'aviation est destinée à faire en peu de temps des progrès fantastiques et par là même à devenir, le cas échéant, une arme très dangereuse. Comme il y aura toujours des ennemis et des guerres, si les hommes veulent se servir de ces engins aériens, les guerres futures seront redoutables et meurtrières. Mais, c'est justement la vision de ces conséquences terribles qui engagera certains peuples à ne pas troubler la paix du monde à la légère. Et, de ce fait, l'aviation servira puissamment le développement de la paix.

2° La pratique de l'aviation modifie complètement le caractère d'un homme. Tel qui était fougueux, emporté, se retrouve doux et patient. L'aviation élève l'esprit autant que le cœur; elle épure aussi les sentiments et nous débarrasse de tout ce qui est bas et vil.

C'est la meilleure école de philosophie, d'une philosophie très haute et très forte.

ALFRED LEBLANC

Je suis certain que l'aéroplane servira la marche en avant de l'humanité. Il est vrai cependant que les aéroplanes pourront devenir à l'occasion de formidables engins de guerre. Mais je suppose qu'à ce moment, les nations reculeront devant le massacre possible de milliers d'hommes par ce nouvel instrument de destruction.

Quand à limiter l'action nocive des machines aériennes, je n'en vois pas le moyen ; le projet Bernaert me paraît irréalisable, ainsi que toute proposition du même genre. Il n'y a pas plus de raison en temps de guerre de supprimer les projectiles lancés du haut des airs, que d'interdire tout bonnement l'usage des fusils et des canons.

Mais le mal porte en lui-même son remède, et, par suite de son pouvoir dévastateur, l'aéroplane, loin d'être une raison de guerre, deviendra un puissant auxiliaire de la paix.

2° Au point de vue général, je ne crois pas à un changement de mentalité ni de caractère chez les hommes de demain.

Celui qui pratique le sport aérien, développe ses qualités d'énergie, mais ce n'est pas aux dépens de sa sensibilité. Bref, l'aviation doit, au contraire, augmenter la force d'expansion des hommes, et les rendre accessibles aux sentiments les plus élevés.

GEORGES LEGAGNEUX

1° Je prévois que ce serait un grand malheur pour l'humanité, si l'on perfectionnait l'aéroplane comme instrument de guerre, et si l'on arrivait à se fusiller ou à se bombarder du haut des airs. J'entrevois, au contraire, tout une ère de progrès et de prospérité, qui s'ouvrira le jour où les hommes feront uniquement servir l'aviation à l'œuvre de paix. De ce jour, les hommes pourraient mieux se connaître et s'entendre. Des échanges nombreux et rapides s'établiraient entre les peuples, d'où suppression des frontières, et de tous les obstacles, que les aviateurs ont depuis longtemps fait disparaître pour leur propre compte.

Dans l'état de choses présent, et en prévision d'une guerre européenne, j'avoue me rallier entièrement à la proposition Bernaert, établissant des conventions internationales pour interdire l'emploi de bombes ou projectiles de toute sorte lancés du bord de dirigeables ou d'aéroplanes ; l'aéroplane, je le répète, doit se perfectionner comme un moyen unique de transports rapides, et comme un instrument de civilisation par excellence.

2° Je pense que l'aviation doit développer avant tout les qualités d'énergie et de sang-froid. Si on la détournait vers des applications meurtrières, elle rendrait l'homme plus dur et moins sensible ; elle n'irait donc plus dans le sens de la civilisation.

(La Revue.)

Le vrai Club sportif

Qu'est-ce qu'un club sportif? C'est une société de gens qui exploitent les qualités physiques de quelques-uns pour gagner le plus d'épreuves possibles, dira-t-on. Le recrutement des « phénomènes » se fait un peu au hasard de la chance. On remarque tel ou tel jeune homme qui paraît bien doué. On cherche à l'attirer. On l'enrôle et le tour est joué. Maintenant, cette étoile se moquera pas mal des couleurs qu'elle porte. Elle les conservera jusqu'à ce qu'elle juge bon de les passer ailleurs.

Eh bien ! non. Gagner un championnat de France est une chose agréable. Voir triompher les couleurs de son club est plaisant. Mais à moi, il m'importe peu de voir passer le premier au poteau d'une arrivée de course à pied le maillot bleu-ciel et blanc, si je sais que sous ce maillot est un homme qui se moque pas mal du Racing. J'ai infiniment plus de plaisir à suivre les progrès — qui s'arrêteront peut-être avant d'être arrivés à leur maximum — d'un homme vraiment dévoué à mon club et qui, dans son effort, se dira : « Ce n'est pas moi qui triomphe, mais ma société qui remporte un challenge ».

Peu m'importe les individualités brillantes, si, telles le caméléon, elles changent souvent de couleurs.

Pour atteindre le résultat que je préconise, une seule solution se présente. Prendre des jeunes, de très jeunes et les former. C'est le but que se propose, cette année, la commission d'athlétisme du Racing Club de France. Il faut prendre pour cela le plus possible de jeunes gens de seize à dix-huit ans, en faire d'abord des athlètes dans toute l'acception du mot.

Cette idée ne peut donner de résultats immédiats. Il faudra attendre un, deux, peut-être trois ans. Mais quand une société aura un noyau suffisant de véritables athlètes, comme il sera facile de former des équipes formidables de courses à pied, de football, etc. Car la commission d'athlétisme du Racing ne cherche pas à faire simplement des coureurs à pied, mais des jeunes gens aptes à tous les sports.

Pour ce résultat, une quantité infinie de méthodes sont en présence. Quelle est la meilleure? Je l'ignore. Si la chose était possible, je mettrais entre les mains des jeunes racingmen des faux, des haches en leur disant : « Coupez l'herbe, creusez la terre, fendez du bois. » C'est la méthode que j'ai employée. Je ne la crois pas mauvaise. Mais nous sommes au Bois de Boulogne, et le conservateur s'indignerait vite. Alors, nous mettrons à leur disposition des cours de culture physique, un entraîneur pour leur dire ce qu'il faut faire, nous combattrons la spécialisation prématurée. La course à pied est la grammaire de tous les sports. Nous leur apprendrons donc à courir. Mais, en même temps, on cherchera à développer leur poitrine et leurs bras. Si certains veulent faire de la boxe ou de la lutte, nous les encouragerons dans cette idée.

Ce que nous voudrions, c'est arriver à convaincre tous les jeunes gens que de gagner une médaille n'est rien. Mais arriver à vingt-deux ou vingt-trois ans avec un coffre solide, des muscles à toute épreuve est une chose qui reste ensuite pour l'existence.

Pierre Failliot.

(*Tous les Sports*).

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Emile Georget, photographié le jour de la fermeture de la chasse.

L'arrivée des concurrents du Premier Pas Peugeot à Marseille. Cette épreuve, disputée le 18 mai remporta le plus grand succès.

Le passage au premier tour, des concurrents du Derby des Trotteurs, à Rouen. Cette épreuve de 20.000 fr. revint à Khor, à M. Lallouet (L. Pottier).

Le baron de Eynde, vainqueur du championnat d'épée 1912 vient de se marier.

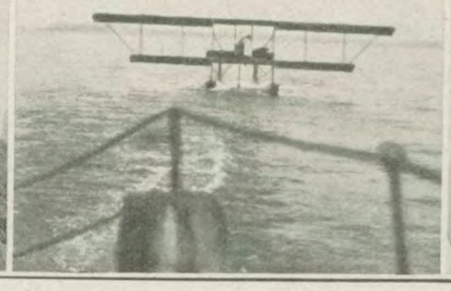
L'aviateur Van Hoove, qui fit de jolis vols à Pau, photographié au volant de son monoblan Blériot.

Cozon (à gauche) et Tavernier (à droite), qui ont remporté le championnat double de tennis, à Lyon.

L'aviateur Allard, qui va tenter prochainement l'épreuve du Jeton d'Or.

Journaliste, monté par le comte de Villeneuve, a remporté le steeple international de Berlin.

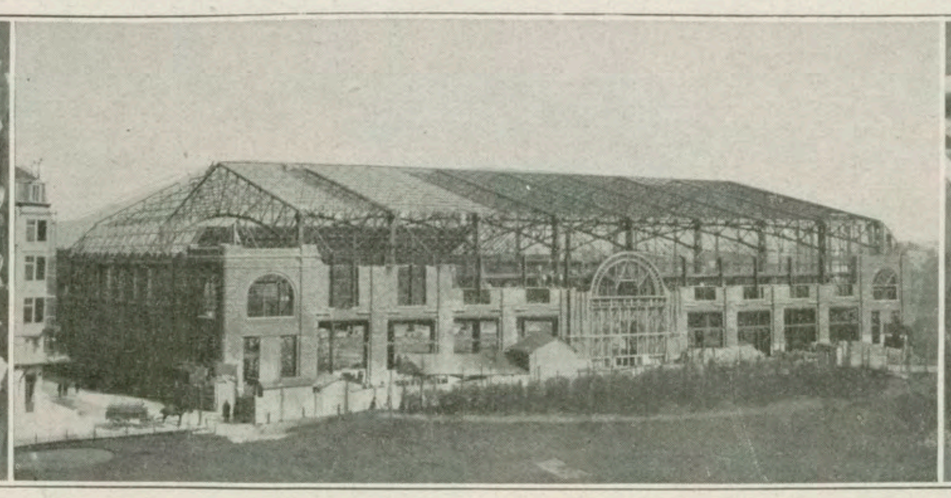
E. Gally, le plus grand aviateur de France et l'hélice de son biplan. Gally mesure 2 m. 07.



L'hydro-aéroplane de l'aviateur de Montoussis, pris à la remorque d'un croiseur grec.

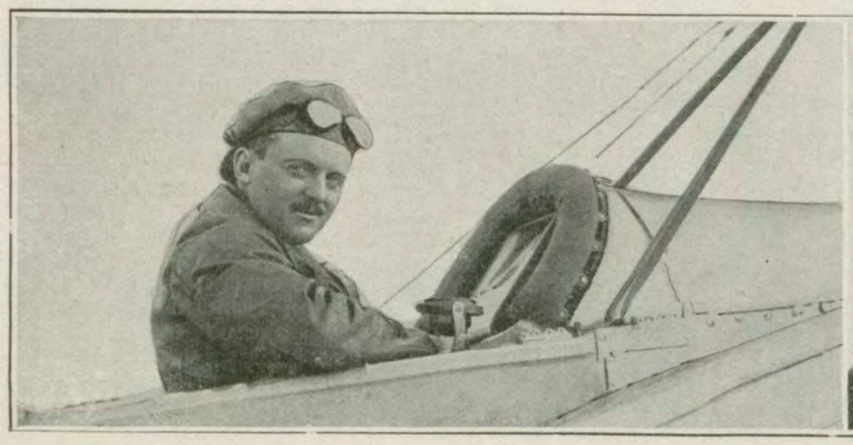
Le nageur Clarcke qui a battu le record des 100 mètres en 1 m. 6 s. 3/5.

La ville de Santiago a fait de magnifiques obsèques à l'aviateur Acevedo, qui se tua le mois dernier dans cette ville.



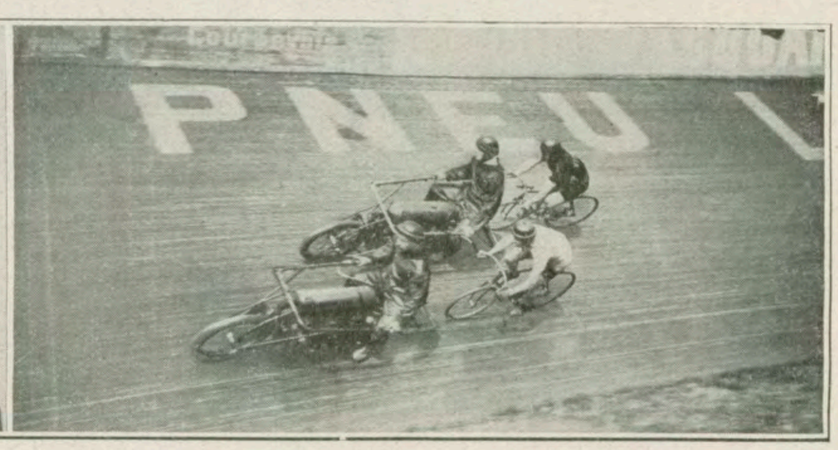
Les travaux du Palais des Sports de Bruxelles sont très avancés. L'énorme monument comprendra une piste cycliste de 250 m. de tour, une pelouse de 4.000 m. pour les sports athlétiques. Il y aura 12.000 places, dont 2.500 assises.

Brindejonc des Moulinais et l'ingénieur Saulnier, ont été victimes d'un léger accident d'automobile à Calais.



L'aviateur Daucourt qui a volé dimanche dernier de Paris à Marseille (750 kilomètres), faisant escale à Dijon et à Lyon. Il transportait les exemplaires d'un grand quotidien.

Oriani, qui a remporté l'épreuve cycliste du tour d'Italie, devant le disqualifié Pavesi.



Sérès a battu tous ses adversaires dans le match franco-américain disputé le 25 mai, à Buffalo. Le voici photographié au moment où il passe Carmen.

HIPPISME

Les grandes épreuves

La qualité des concurrents leur assure un intérêt passionnant.

Dans ma dernière chronique, j'avais envisagé les particularités de naissance de nos deux candidats éventuels au Derby d'Epsom : depuis lors, deux événements sont venus modifier la situation des concurrents.

Le premier, c'est la défaite de Vulcain VI dans le Prix Daru ; certes, ce n'est pas un déshonneur d'être battu par deux champions actuellement aussi estimés qu'Ecouen et Blarney. Mais il semble que, pour triompher à Epsom, il soit nécessaire de posséder des titres plus concluants.

Le second, c'est la revanche très nette que Craganour a prise dans les Newmarket Stakes sur son vainqueur des Deux Mille Guinées : on se rappelle que, dans cette dernière épreuve, le verdict du juge avait, au grand étonnement du public et du jockey de Craganour, accordé à Louvois un avantage d'une tête sur son rival. Cette fois, le résultat ne peut laisser aucun doute : pendant les 2 000 mètres du parcours, Craganour a mené résolument ; il a terminé avec trois longueurs et demie d'avance sur Louvois, mais Sun Yat s'est intercalé entre eux à une longueur et demie derrière le vainqueur.

Cette place de Sun Yat, dont la chance était méprisée, déroute quelque peu les commentaires. A moins qu'il n'ait réalisé des progrès considérables, sa performance suggère des doutes sur l'exactitude de la course de Louvois, et des réserves sur la victoire de Craganour.

C'est d'ailleurs cette impression que reflète l'état du marché : Craganour est actuellement le favori très net, mais il se maintient encore entre 3 et 2 1/2 contre 1. Shogun, un vaincu des Deux Mille Guinées, est à 5, et Louvois est remonté à 7.

Craganour est bien né ; il est cependant outbred, son inbreeding le plus proche étant à 6 générations libres sur Sweetmeat. Par contre, sa mère est fortement inbred sur Doncaster et sur Thormanby ; elle est fille d'Admiration, la mère de la fameuse Pretty Polly et d'Admirable Crichton, qui fonctionne en France comme étalon. Il appartient ainsi à la famille 14, sur laquelle j'ai souvent attiré l'attention de mes lecteurs, en soulignant tous les bons chevaux qui s'y rattachent ; je dois dire qu'en France, cette famille semble subir, cette année, une certaine déchéance.

Dernier détail : Craganour a été payé yearling 84 000 francs par son propriétaire actuel, M. Bower Ismay ; il a gagné à deux ans, 217.500 francs de prix.

Tel est le champion que notre représentant, Nimbus, trouvera comme principal concurrent à Epsom. Notre candidat descend à la cote : il est maintenant à 8 contre 1 ; c'est assez dire qu'il n'est pas considéré comme quantité négligeable.

En tout cas, c'est la première fois qu'un de nos chevaux ira disputer le Derby avant d'avoir pu prendre part au Prix du Jockey-Club. La dernière tentative de nos propriétaires à Epsom remonte à l'année 1908, lorsque Sea Sick, après avoir fait dead heat à Chantilly avec Quintette, alla trois jours après se placer sixième dans le Derby remporté par Signorinetta.

Dès l'année suivante, fut instauré le nouveau régime qui reculait la date de nos grandes épreuves et qui avait pour but de permettre à nos représentants de disputer sans surcroît de fatigue, les deux grandes courses. Mais, pendant quatre années, cette mesure n'eût pas à faire la preuve de ses bons effets ; car nous n'envoyâmes aucun candidat en Angleterre.

L'inauguration du système aura donc réellement lieu en 1913 ; Nimbus va pouvoir courir à Epsom le 4 juin et, le 15 juin, à Chantilly, nous aurons peut-être le spectacle inédit d'un concurrent (d'un gagnant, disent les optimistes) du Derby anglais prenant part au Derby français.

Ce mois de juin s'annonce d'ailleurs magnifiquement : il promet aux sportsmen toute une succession de sensations vives.

Ce sera d'abord le 1er, le Prix Lupin, qui nous fournira quelques éclaircissements pour les grandes épreuves et dans lequel nous verrons Dagor reparaître après sa brillante victoire de la Poule d'Essai. Ce seront le 4, le Derby d'Epsom, le 6 les Oaks, le 8 le Prix de Diane suivi, huit jours après, par le Prix du Jockey-Club ; puis le 19, le Gold Cup d'Ascot dans lequel Prédicateur rencontrera sans doute Tracery et Prince Palatine ; le tout couronné par le Grand Prix de Paris qui, à un jour près, clôture le mois.

Toute notre série des épreuves classiques promet cette année d'être particulièrement intéressante ; car elle doit résoudre une foule de problèmes sur lesquels nous ne possédons que des données incertaines.

Les épreuves préliminaires ont rempli à merveille leur rôles d'éliminatoires ; mais elles sont arrivées à fournir un grand nombre de qualifiés pour les finales à venir. Nous en sommes ainsi au même point que l'an dernier, bien que ce soit pour des raisons diamétralement opposées.

Si l'hésitation était permise, il y a douze mois, c'est que la médiocrité des concurrents autorisait toutes les prétentions ; tandis qu'aujourd'hui, un choix rigoureux ne peut encore s'exercer que par impression entre des compétiteurs qui appuient tous leur candidature sur des titres sérieux.

La situation de la génération des trois ans s'annonce même sous de tels auspices qu'il est permis de trouver la perspective trop belle. Il y a cependant des signes évidents qui, généralement, ne sont pas trompeurs. C'est ainsi que, dans toutes les épreuves un peu importantes où les chevaux de trois ans ont rencontré leurs aînés, ils les ont battus nettement ; l'autre jour encore, un cheval d'ordre moyen, Le Chardon, a triomphé de Martial III que Charing Cross III suivait à une tête. D'autre part, les pouliches de l'année sont, d'une façon générale, très inférieures aux poulains.

Bref, tous les symptômes concordent pour nous annoncer une excellente année. Pourvu que cela dure et que les résultats des grandes épreuves de ce mois ne viennent pas détruire tous ces beaux châteaux en Espagne !

RENÉ RIONDET.

Du Prix Daru au Prix La Rochette

Brillante rentrée de Coupesarte.

A quatre jours d'intervalle de la Poule d'Essai, nous avons revu Ecouen et Blarney, qui sont venus s'aligner contre Vulcain VI, dans le Prix Daru Ce fut une aubaine, car sans eux, l'avant dernière poule acquise d'avance au poulain de M. A. Belmont, n'eut offert qu'un mince intérêt. Il y avait une forte opposition contre Ecouen, une opposition que ne pouvait justifier, à elle seule, sa défaite du dimanche. De fait, il s'agissait de toute autre chose. Les bruits les plus fâcheux circulaient sur son compte. Ecouen corne : du moins de hautes compétences l'affirmaient-elles avec une assurance inquiétante.

BRULEUR, MONTÉ PAR G. STERN.

Le crack était naturellement très entouré après la course, non pas seulement par des admirateurs empressés d'applaudir à sa victoire, mais par d'autres aussi, venus surtout pour épier le sifflement révélateur. En fait, je crois bien que le crack s'est tiré de l'épreuve à son honneur. Les écouteurs de bonne foi n'ont rien entendu de réellement suspect : une respiration un peu spéciale, un peu bruyante, soit. Il faudra à Ecouen un jockey adroit, le connaissant bien, s'attachant à lui faire reprendre son souffle au bon moment. Mais le bruit caractéristique du cornage, ceux qui étaient venus désireux de l'entendre, en ont été pour leurs frais. Maintenant, que faut-il penser de la valeur d'Ecouen ? Quelle est, exactement, à l heure qu il est, sa situation ? On peut différer d'avis selon qu'on s'en tient au fait positif, ou qu'on s'abandonne à l'impression. Le fait positif, c'est qu'il a battu, d'une encolure, Blarney, et que Blarney a laissé à deux longueurs derrière lui, Vulcain VI. C'est entre les deux premiers l'exacte répétition de la course de dimanche ; Ecouen, poussé à fond, précède Blarney d'un peu plus d'une longueur dans la Poule, et n'ayant affaire qu'à Blarney dans le Prix Daru, il le bat d'un peu moins loin, mais facilement : concordance parfaite et qui fait montrer, en même temps que l'exactitude de la première course, la supériorité de leur vainqueur commun, Dagor. Pour Vulcain VI, tout concorde également bien, Blarney ayant battu d'une demi-longueur El Tango qui, lui même a précédé Vulcain VI dans le Prix Juigné. Vulcain VI est exactement à sa place derrière Blarney. Voilà le fait brutal. L'impression est un peu différente.

Ecouen, a tort ou à raison, a reconquis en grande partie, sinon complètement, son ancien prestige, et il y a dans ce revirement, autre chose que la faveur qui s'attache un peu aveuglément à toute victoire. Les admirateurs d'Ecouen qui, un moment ébranlés, lui sont revenus fidèles, n'admettent nullement que leur favori ait fourni, dans les deux cas, la même course. Dans la Poule, Ecouen n'avait pris le meilleur sur Blarney qu'après une lutte plus ou moins pénible. Dans le Prix Daru, il est venu sur son rival en quelques foulées et avec une autorité réellement impressionnante. De ce débat, le Prix Lupin qui remettra aux prises dimanche prochain, Ecouen et Dagor, nous fournira sans doute la solution. Quand à Vulcain VI, ses partisans ne pensent pas non plus que le dernier mot soit dit sur son compte. L'argument, c'est qu'il n'a pas mieux couru que son compagnon d'écurie Bavard III, qui a fini tout près de lui, bien que sacrifié, car son entraîneur, qui le tient pour un des meilleurs chevaux qu'il ait eus sous sa direction, pense qu'entre ses deux pensionnaires la différence est considérable. L'explication de sa défaite est plus difficile Question de tactique peut-être. Attardé, il n'est venu qu'à l entrée de la ligne droite, en même temps qu'Ecouen, dont il n'a pas la détente et le bout de vitesse. Blarney à ce moment avait déjà pris une avance sérieuse. C'est mal utiliser la grande action et l'abattage de Vulcain VI, que de le laisser éloigné des chevaux de tête pour l'amener dans un rush final. J'enregistre les opinions et les arguments sans me risquer à conclure.

Nous verrons ce qu'il en est à Epsom ou à Chantilly.

Il me reste peu de place pour parler des événements de dimanche : la rentrée de Coupesarte, celle de Fidelio, la victoire de Wagram II sur Amadou. Fidelio nous est revenu en assez fâcheux état, je ne parle pas de sa condition, qui, bien que très imparfaite encore, était suffisante pour lui permettre de gagner, mais de l'état de ses genoux, bien inquiétant. Il était à prévoir que la descente le gênerait, et, de fait, c'est là qu'il a perdu sa course. Il a refait beaucoup de terrain sur le plat, mais sans réussir à rejoindre complètement Pendragon. Ce n'est évidemment pas sa mesure qu'il a donnée là. Il fera mieux avec un peu plus de travail, et surtout sur d'autres terrains moins défavorables pour lui, à Chantilly, par exemple, ou à Maisons ; mais il faut renoncer, je crois, à lui voir jouer les premiers rôles.

Coupesarte, en revanche, a donné pleine satisfaction. Son abstention, dans une épreuve aussi importante que la Poule d'Essai, n'était pas très rassurante On voit aujourd'hui que son propriétaire a montré, en cette occasion, une prudence peut-être excessive, et que, très vraisemblablement, il eût gagné. La fille de Doriclès a battu en effet très catégoriquement la gagnante de la Poule, Banshee, et les pouliches qui la suivaient, Marka et Oréade. C'est même Oréade qui, grâce à la distance, a fini cette fois devant les deux autres. Mais Coupesarte a fait preuve d'une sérieuse supériorité. C'est la favorite indiquée du Prix de Diane, la bonne pouliche de l'année, comme on en avait déjà l'impression à l'automne.

STUART.

Poignée de nouvelles.

— L'excellent jockey d'obstacles J. B. Moreau a fait à l'exercice une violente chute de cheval, se fêlant l'omoplate.

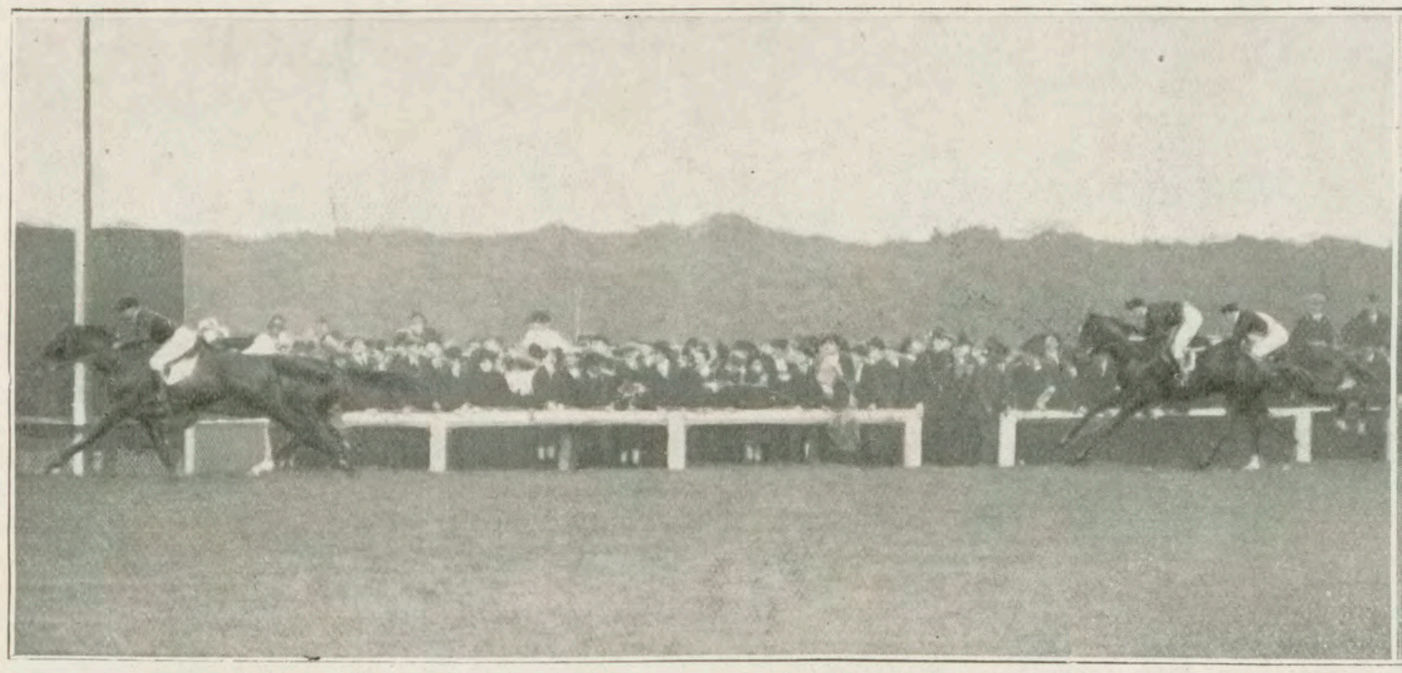
— La Camargo, la célèbre jument, fille de Childwick et de Belle et Bonne, vient de mourir à Newmarket au haras de lady James Douglas, qui l'avait achetée à M. Edmond Blanc.

— Huningue dans le Prix La Rochette des poulains, dimanche dernier, a mené un train fantastique. Son vainqueur, Brûleur, a couvert les 2.200 mètres de l'épreuve en 2 m. 17 s. 2/5, ce qui constitue un record.

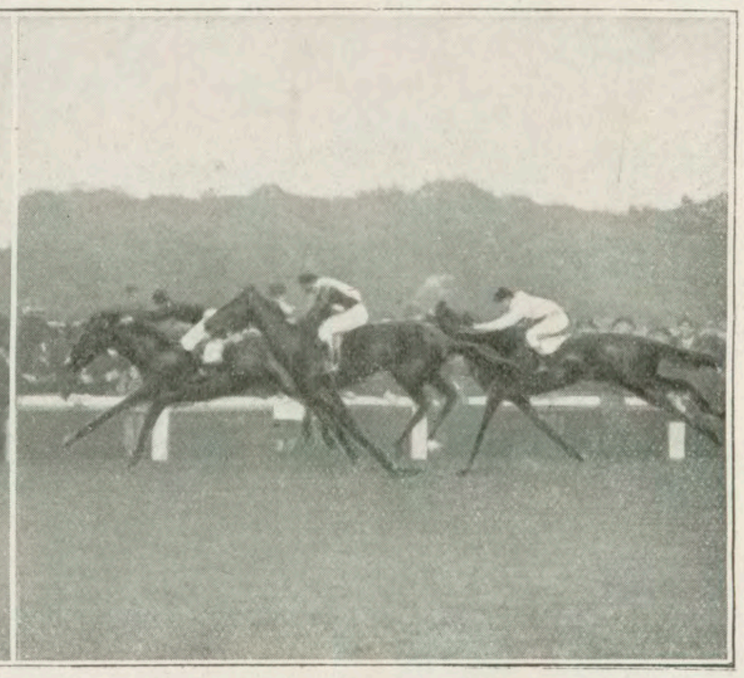
LA BEAUTÉ, LA SANTÉ POUR LES FEMMES, POUR LES ENFANTS

L'éloge de la *Méthode Muller* n'est plus à faire et le Congrès de la Culture Physique vient de la consacrer. A son précédent ouvrage : MON SYSTÈME (pour les hommes) le célèbre professeur ajoute deux nouveaux volumes intitulés : « MON SYSTÈME », pour les femmes et « MON SYSTÈME » pour les enfants, qui trouveront chez nous le grand succès qu'ils ont déjà obtenu en Angleterre, en Allemagne et dans les pays Scandinaves. Par des exercices faciles et rationnels, ils assurent à la femme, la jeunesse éternelle du corps et du visage, à l'enfant un merveilleux développement des formes, la vigueur et la santé. (Pierre Lafitte et Cie). Chaque volume cartonné avec 100 illustrations démonstratives : 5 francs.

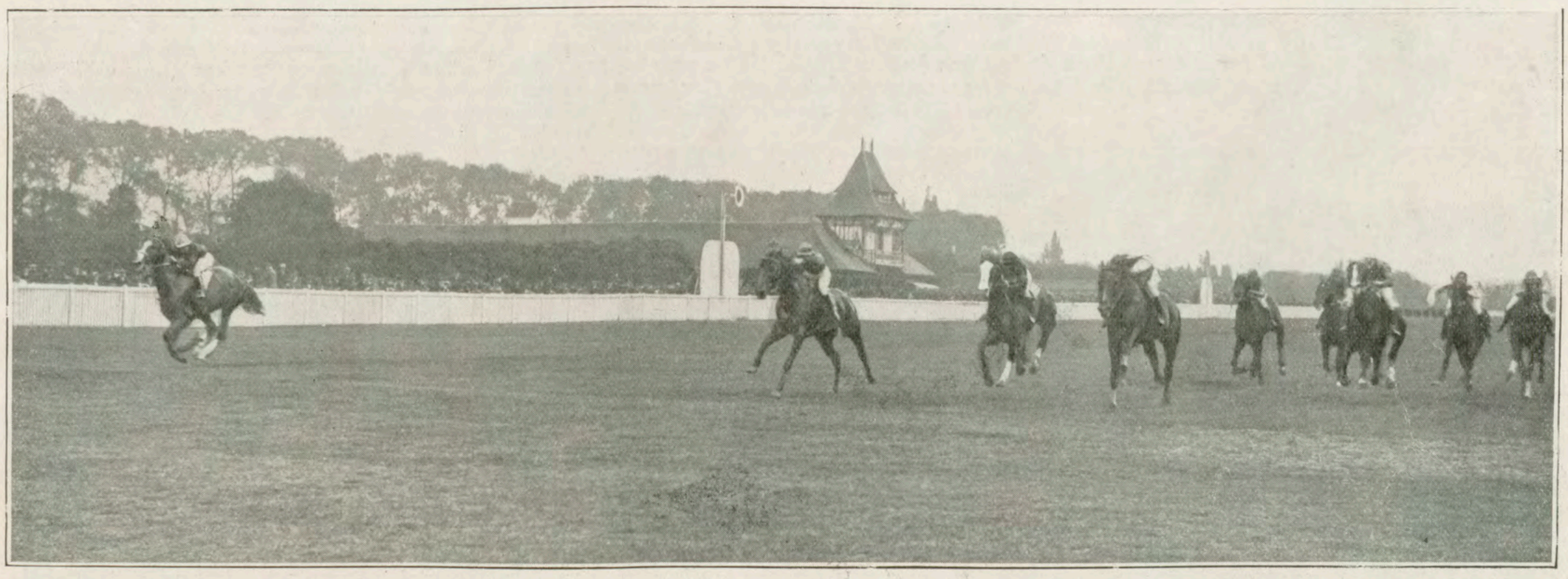
DU PRIX DARU AU PRIX AJAX



L'ARRIVÉE DU PRIX DARU (2.100 mètres, 30.000 fr.). Longchamp, 22 mai.
Bavard III est parti devant Blarney, qui précédait lui-même de plusieurs longueurs Saint-Pé, Ecouen, Vulcain VI. Au dernier tournant, Saint-Pé et Blarney rejoignaient Bavard III, Blarney se détachait, mais Ecouen se rapprochait en larges foulées et le battait d'une courte encolure.

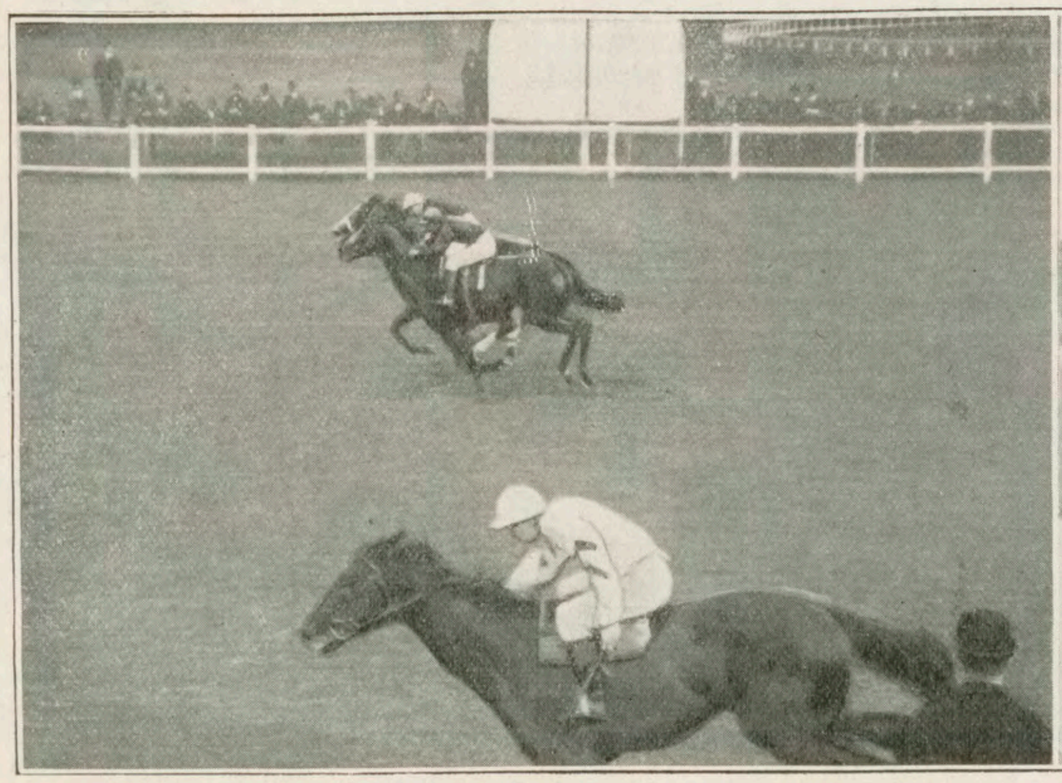


L'ARRIVÉE DU PRIX DU PRINTEMPS
Rosimond a mené devant Simple Aveu et Opott. Dans la ligne droite, Opott prenait l'avantage, l'emportant d'une demi-longueur sur Annibal VII.

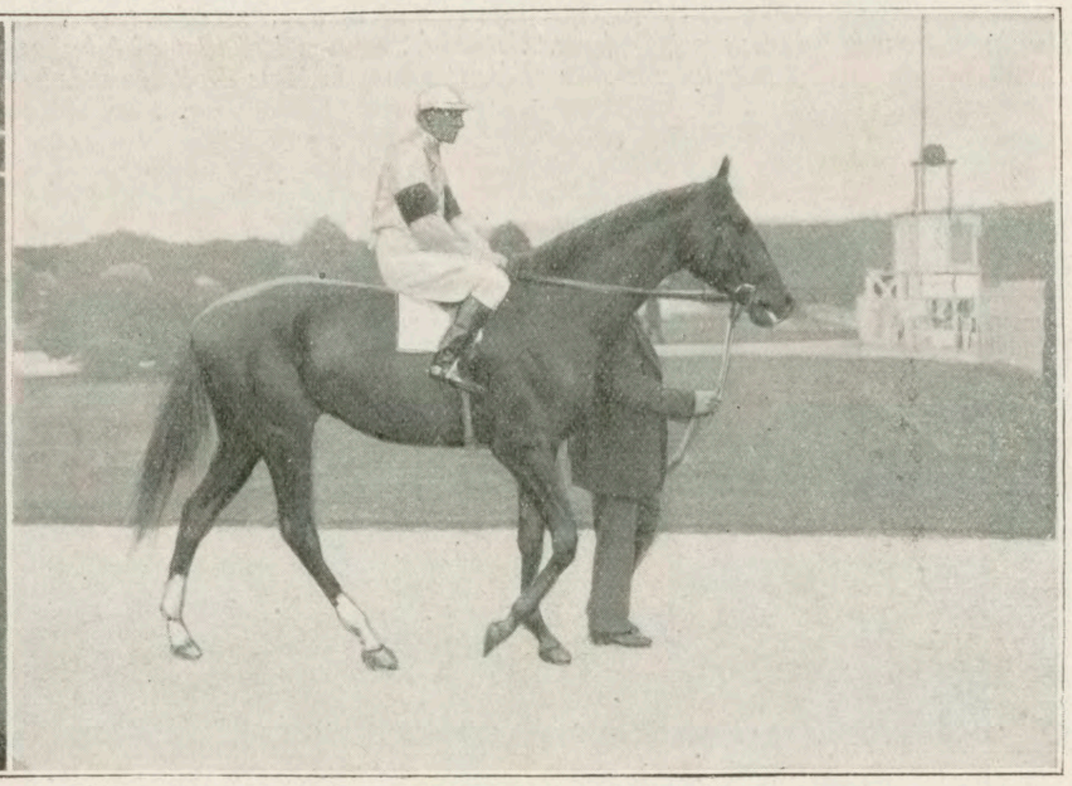


Le Chardon Souk Charing Cross III Martial III Bonbon Rose Fourvière

LE PRIX AJAX (2.000 mètres, 20.000 francs). — Maisons-Lafitte, 23 mai. — A 300 mètres de l'arrivée.
Le Chardon, Martial III, Bonbon Rose, Charing Cros III, Souk, se sont détachés les premiers. Au poteau des 1.600 mètres, la lutte se dessinait nettement entre Le Chardon, qui galopait isolément au milieu de la piste, Martial III et Souk; ce dernier faisait une faute et marquait un temps d'arrêt.



L'ARRIVÉE DU PRIX AJAX
Le Chardon dominait aisément Martial III. Souk, remis en pleine action, ne pouvait rejoindre Le Chardon et succombait d'une encolure.



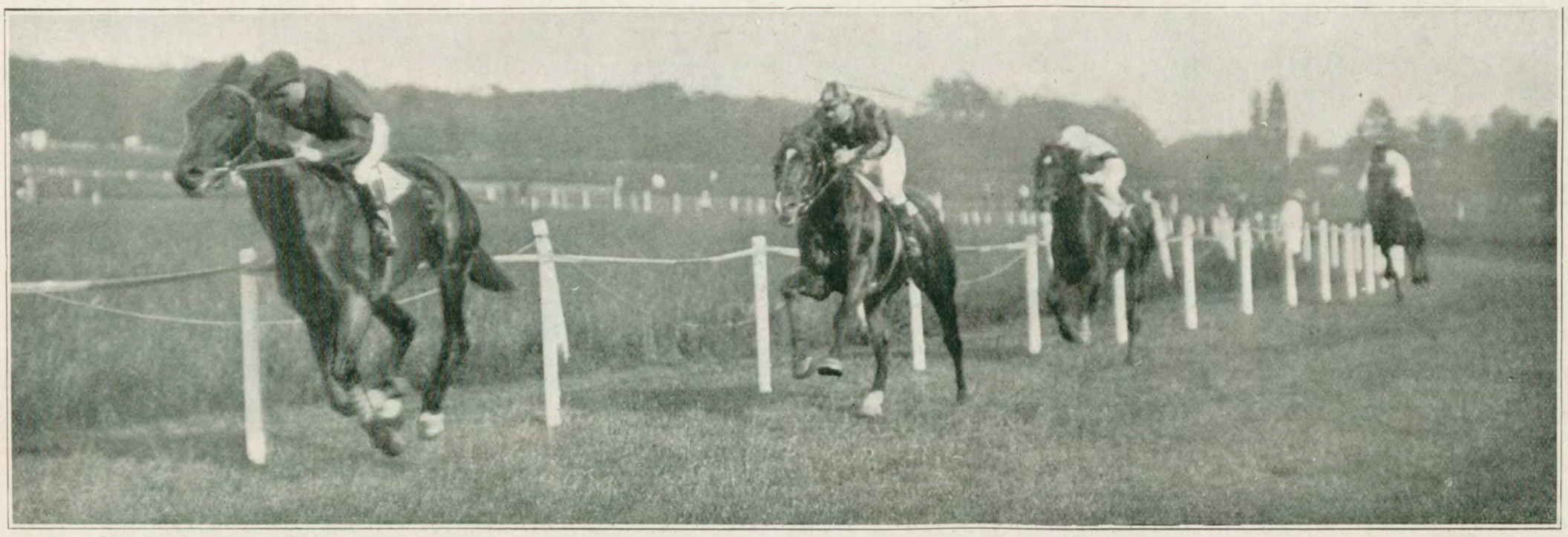
PIRPIRIOL, VAINQUEUR DU PRIX PRESTIGE
Le Prix Prestige (1.900 mètres, 5.000 francs), disputé le 23 mai, à Maisons-Laffitte, est revenu facilement à Pirpiriol, qui faisait sa rentrée.

LES PRIX LA ROCHETTE

Madame Campan — Vraie Amie — Chouchoute — Marka — Oréade — Banshee — Coupesarte

LE PRIX DES POULICHES (2.200 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 25 mai. — La sortie du dernier tournant.

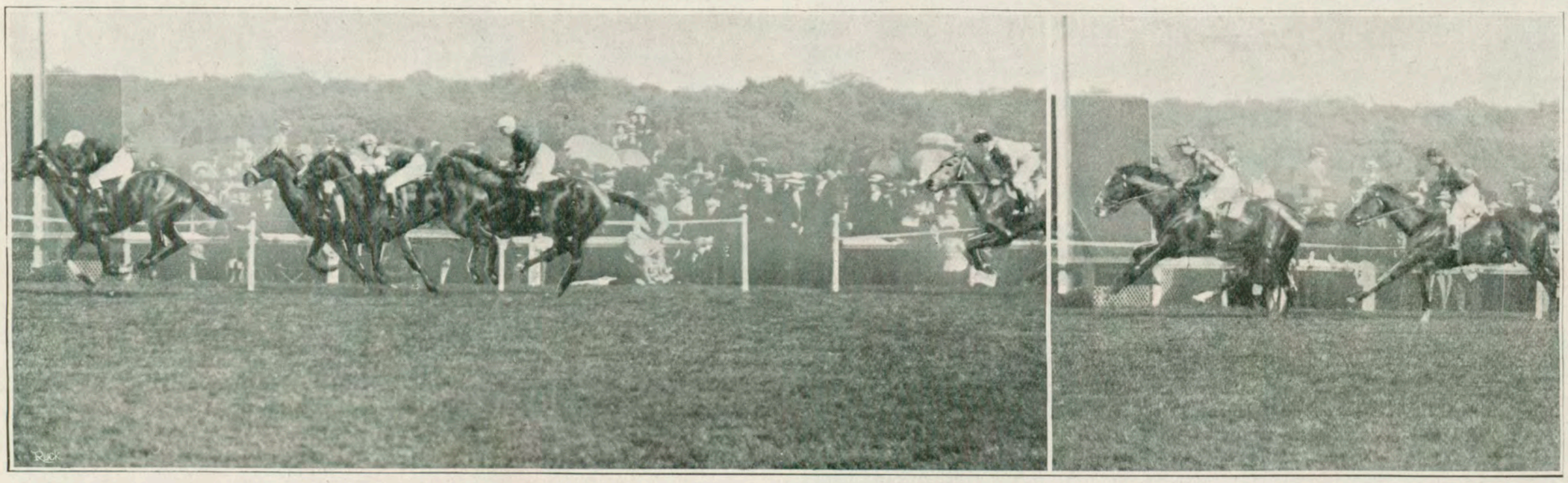
Au signal, Madame Campan est partie devant Vraie Amie, Chouchoute et Marka. Coupesarte était en dernière position. L'ordre ne changeait guère jusqu'à l'entrée de la ligne droite, où Banshee venait très fort. Elle dépassait les concurrents de tête, mais Coupesarte qui avait attendu se rapprochait et, en quelques foulées, réglait Banshee. Sur la fin, Oréade prenait la seconde place.



Huningue — Brûleur — Gloster — Calendal

LE PRIX DES POULAINS (2.200 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 25 mai. — La sortie du dernier tournant.

Huningue a mené un train rapide devant Calendal ; celui-ci lâchait pied à la porte de Boulogne. Huningue tentait alors de s'échapper, mais Brûleur se lançait à sa poursuite et le rejoignait dans la ligne droite pour le battre par une longueur. Gloster prenait la troisième place.



Coupesarte — Oréade — Banshee — Marka

L'ARRIVÉE DU PRIX DES POULICHES

Coupesarte, qui faisait sa rentrée dimanche dernier, a triomphé très plaisamment dans le prix La Rochette (pouliches). O'Neill qui la montait, a fait une course d'attente très heureuse.

Brûleur — Huningue

L'ARRIVÉE DU PRIX DES POULAINS

Brûleur a couvert les 2,200 mètres de l'épreuve en 2 m. 17 s. 2/5 (record des Prix La Rochette).

NATATION

Le fameux plongeon de Wickham

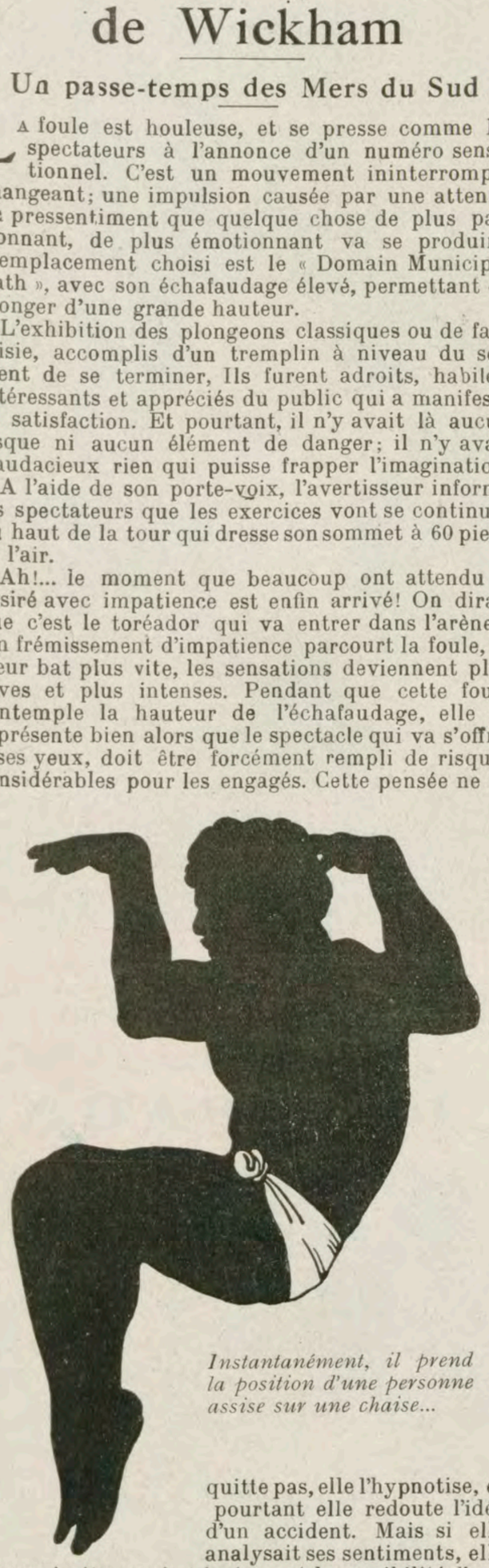
Un passe-temps des Mers du Sud

La foule est houleuse, et se presse comme les spectateurs à l'annonce d'un numéro sensationnel. C'est un mouvement ininterrompu, changeant; une impulsion causée par une attente, un pressentiment que quelque chose de plus passionnant, de plus émotionnant va se produire. L'emplacement choisi est le « Domain Municipal Bath », avec son échafaudage élevé, permettant de plonger d'une grande hauteur.

L'exhibition des plongeons classiques ou de fantaisie, accomplis d'un tremplin à niveau du sol, vient de se terminer, Ils furent adroits, habiles, intéressants et appréciés du public qui a manifesté sa satisfaction. Et pourtant, il n'y avait là aucun risque ni aucun élément de danger; il n'y avait d'audacieux rien qui puisse frapper l'imagination.

A l'aide de son porte-voix, l'avertisseur informe les spectateurs que les exercices vont se continuer du haut de la tour qui dresse son sommet à 60 pieds en l'air.

Ah!... le moment que beaucoup ont attendu et désiré avec impatience est enfin arrivé! On dirait que c'est le toréador qui va entrer dans l'arène... Un frémissement d'impatience parcourt la foule, le cœur bat plus vite, les sensations deviennent plus vives et plus intenses. Pendant que cette foule contemple la hauteur de l'échafaudage, elle se représente bien alors que le spectacle qui va s'offrir à ses yeux, doit être forcément rempli de risques considérables pour les engagés. Cette pensée ne la



Instantanément, il prend la position d'une personne assise sur une chaise...

quitte pas, elle l'hypnotise, et pourtant elle redoute l'idée d'un accident. Mais si elle analysait ses sentiments, elle découvrirait que c'est justement la possibilité d'une telle chose, qui en est toute la saveur et l'attrait, que réclame cet amour humain, mais inconscient, des sensations fortes.

La silhouette d'ébène, semblable à une statue du si populaire indigène de Rubania, Alick Wickham, apparaît, et il commence à gravir l'échelle qui conduit en haut. Ses mouvements ne sont pas lents et réfléchis, comme font d'habitude toutes les personnes en pareil cas, mais rapides et continus. rappelant ceux d'un chat qui grimpe après un arbre. Ayant atteint la dernière marche, c'est d'un air nonchalant qu'il pose le pied sur la plate-forme qui couronne le sommet de l'édifice. Son attitude ne décèle pas la moindre trace d'émotion. Il est évident qu'il ne pense même pas à sa position périlleuse et ne semble même pas s'apercevoir qu'il domine une mer de figures étonnées, levées vers lui et qui, avec inquiétude, observent fixement ses moindres mouvements.

« Saute, Alick, saute! » crie une petite voix perçante... C'est le gavroche inévitable que l'on rencontre partout, qui ne peut retenir le cri de tout son être; mais c'est justement ce que des centaines de personnes moins démonstratives attendent et désirent ardemment.

Cependant, on n'accède pas immédiatement à cette requête, car il est entendu qu'il doit être le clou, le couronnement de cette partie du programme. On assiste alors à une démonstration générale, et à des plongeons exécutés d'une grande hauteur, sous la direction de Wickham guidant une troupe d'autres exécutants. Un grand nombre des exploits accomplis arrachent des cris d'admiration et des applaudissements, sinon des critiques. du moins de la grande majorité de la foule présente. Celui qui voit un spectacle pareil pour la première fois est naturellement très enthousiaste, mais ses amis qui sont des connaisseurs, lui conseillent de se réserver un peu pour la fin.

Une deuxième fois, l'avertisseur saisit son porte-voix et annonce « qu'Alick Wickham va maintenant accomplir son fameux saut ». Gavroche enfin obtient ce qu'il désire, il applaudit avec ravissement et tous les autres font de même, car ils pressentent ce qui va se passer.

Wickham se dresse à nouveau, silhouette pittoresque, se détachant sur le fond de ciel bleu, et crâmement, prend une vue d'ensemble de la situation. Il marche jusqu'au bord de la plate-forme, place une main de chaque côté du parapet, se penche en arrière, s'arrête un instant; *puis d'un bond s'élance dans l'espace.* Pendant une fraction de seconde, il apparaît dans l'air, planant comme un aigle aux ailes déployées et prêt à fondre sur sa proie. Alors, instantanément, il change son attitude, et prend la position d'une personne assise sur une chaise, les jambes repliées en arrière, mais conservant les bras placés comme précédemment. Il tombe ainsi à une allure vertigineuse, jusqu'à ce qu'il soit arrivé tout près de l'eau. Alors, avec la rapidité de l'éclair, il abaisse ses bras de façon à placer ses mains, à l'intérieur de ses hanches; dans le même temps, ses jambes s'allongent, son corps se raidit, son dos se voûte; et les pieds en pointe, il ressemble à une flèche. Il fend l'eau sous le même angle que pour un plongeon ordinaire, mais l'entrée dans l'eau se fait d'une façon plus nette et plus propre. Il y a absence complète d'éclaboussures, une coupe d'eau à peine se trouve déplacée; et tout cela est si inattendu et si surprenant que toutes les idées que l'on avait sont bouleversées. Car rien, dans l'attitude de son corps, durant la descente, ne prépare l'esprit au résultat final; c'est au contraire l'inverse qui se produit. Selon toute apparence, il devrait frapper l'eau avec un bruit considérable et on dirait même que c'est là son intention, son but. Mais le changement d'attitude de son corps se fait trop rapidement pour que l'œil puisse le saisir. Le bruit produit à ce contact, rappelle celui d'une balle tirée dans l'eau... On ne le voit plus, mais à la place où il a disparu se produit un bouillonnement et des bulles se dégagent, comme si, subitement, l'eau était chargée de gaz carbonique.

Tout cela est saisissant: qu'importe le nombre de fois dont on en a été le témoin! L'impression demeure toujours et ne disparaît jamais complètement. On désire le revoir encore, et la foule en délire réclame invariablement un bis. Le mot «saut» n'est guère approprié. En réalité, c'est un plongeon les pieds en avant.

De nos jours, les professionnels et maîtres de natation connaissent d'une façon surprenante les jolis côtés des différentes phases du sport.

Sans hésiter, ils font des comparaisons entre les différentes distances et les temps parcourus; ils donnent leur opinion sur un coup, ils savent reconnaître un bon plongeon, quand il leur est donné d'en voir un; ils connaissent Alick Wickham depuis longtemps, et voici déjà plusieurs années qu'ils l'ont vu à l'œuvre. Devant eux, il a récolté tous les honneurs et gagné tous les championnats dans les différents concours, et ils l'ont vu sortir victorieux de tous les plongeons sur la poitrine et sur le dos. Ils étaient là quand il a établi son record du monde de vitesse, par un bond merveilleux de 50 yards. Sa versatilité extraordinaire a été, à leurs yeux, un de ses plus grands charmes, et, en même temps, toutes ses manières plaisent. Ils savent que jamais, ni dans ses victoires, ni dans ses défaites, il n'a manqué de faire preuve de la plus parfaite cordialité et courtoisie. Sa conduite, dans sa vie publique ou privée, a été exemplaire, et c'est pourquoi il occupe une place rarement égalée dans leur affection. Il est une véritab e idole.

Nous avons certainement produit de bons plongeurs, mais, à l'exception de Wickham et d'un ou deux autres, si l'on s'en rapporte aux jugements des représentants de la Suède et des autres nations, ils sont pauvres si on les compare aux nageurs. Et cependant, plusieurs d'entre eux doivent être considérés comme très forts. Mais une exhibition dans laquelle Wickham ne figure pas est comme une peinture sans son cadre, il lui manque quelque chose. Il fut un temps où Alick a fait les délices de milliers de spectateurs par ses gracieux plongeons d'hirondelle, ses sauts périlleux si parfaitement réglés, ses acrobaties aériennes si savantes et amusantes... Mais beaucoup d'autres ont fait la même chose, plus ou moins bien : il n'en est pas de même avec le fameux saut.

A l'exception de son frère, et jusqu'à présent, aucun autre exécutant n'a encore été vu... Et pourtant, on sait bien qu'il y a de nombreuses années, les indigènes des îles des mers du Sud sautaient du haut des agrès de leur bateau dans le port.

Mais, jusqu'à présent, aucun blanc n'a pu exécuter ce tour d'une façon convenable. Et ce n'est pourtant pas faute d'avoir essayé! Arriver à faire une chose à la perfection, alors qu'aucune autre personne ne peut l'accomplir, vous donne naturellement une notoriété plus grande. C'est pourquoi Alick Wickham et son saut sont étroitement associés dans l'esprit du public. Il fut le premier à l'exécuter devant eux d'une façon parfaite.

Et c'est pour cela qu'il faut regretter que la plupart de ceux qui ont des dispositions et des aptitudes pour les plongeons à de grandes hauteurs, n'aient pas fait de plus grands efforts pour en vaincre toutes les difficultés. Dans le but de les encourager à persévérer, les clubs doivent agir et faire tout leur possible dans ces sortes de concours.

Alors, comme un éclair, il abaisse les bras...

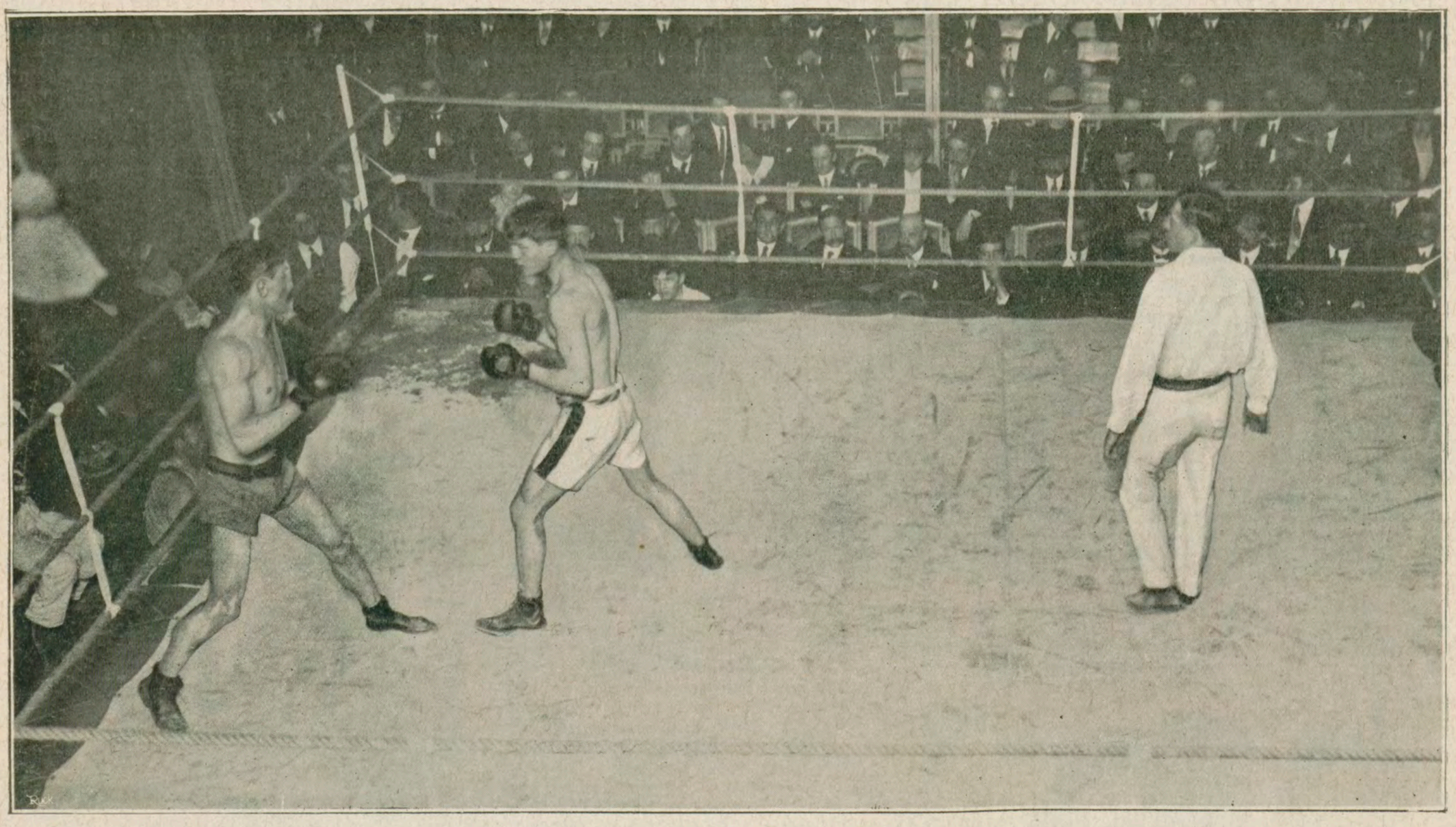
D'ailleurs, ces plongeons ont aussi bien leur côté pratique:... et il arrive souvent que l'on soit obligé de plonger d'une hauteur assez grande dans le but de sauver sa vie ou celle d'autrui. Si l'eau est peu profonde, on s'expose à de grands dangers en plongeant la tête la première: Wickham, en utilisant ses bras et ses jambes d'une certaine façon, peut sauter dans l'eau, d'une hauteur de plusieurs pieds, sans même mouiller sa tête. Mais il serait dangereux pour une personne inexpérimentée d'adopter cette méthode, car il peut lui arriver de tomber sur la figure et de se blesser grièvement. C'est pourquoi, il faut lui consacrer beaucoup de temps et bien s'entraîner avant de la pratiquer. Wickham raconte que les insulaires l'ont adoptée, de la même façon qu'ils font le « crawl », c'est-à-dire depuis leur enfance. Il est vrai qu'ils ne connaissent aucun autre moyen pour entrer dans l'eau, pas plus qu'ils ne connaissent le « trudgeon style » dans la nage.

Si l'on interroge Wickham afin de savoir qu'elle est la chose importante lorsqu'on veut plonger, il déclare que le corps doit frapper l'eau sous un certain angle, ni trop en avant ni trop en arrière et que c'est là la question principale. Il est inutile d'ajouter que c'est aussi la plus difficile à acquérir parfaitement.

Pour maintenir le corps dans la position voulue, pendant toute la durée de la chute, il faut que tous les muscles soient bien entraînés et adaptés à ce travail. Mais même s'il n'était pas dans ces conditions, il y a toujours, dans sa physionomie et dans ses mouvements, quelque chose empreint d'une grande poésie.

CECIL HEALY,
Recordman du monde de natation.

PAPIN RESTE CHAMPION DE FRANCE



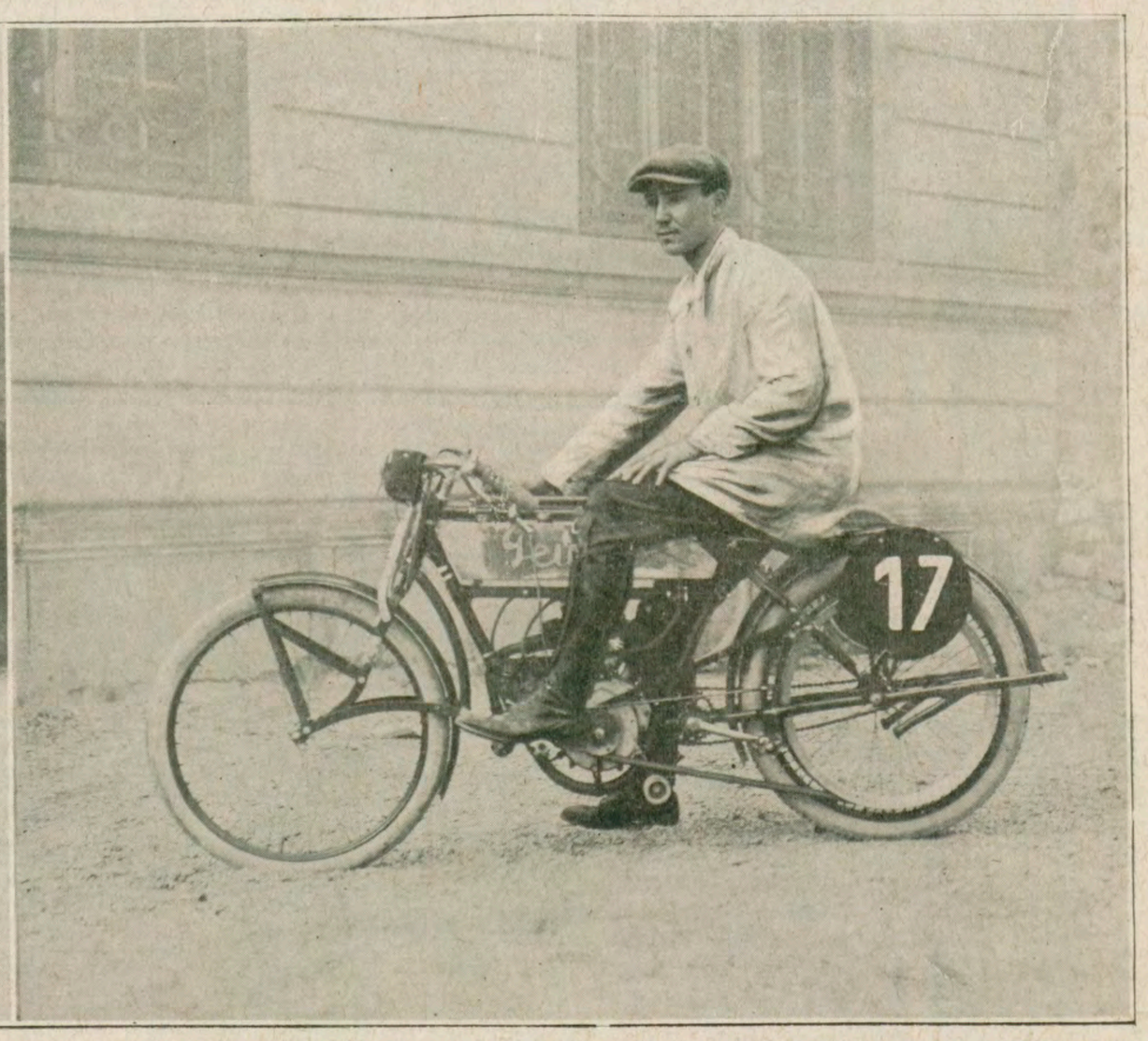
LOESCH BATTU AUX POINTS

Samedi dernier, au Wonderland, le champion de France des poids légers, Papin, rencontrait, pour le titre, la révélation de l'année, le jeune Loesch, poulain de François Descamps. Papin s'attribua la victoire aux points. Il le dut plus à sa vieille expérience du ring et à son endurance qu'à sa science, qui était nettement contrebalancée par celle du futur grand crack du ring, Loesch.

LE GRAND PRIX DE CHAMPAGNE

LES CONCURRENTS AU DÉPART

Dimanche dernier, s'est disputé le Grand Prix de Champagne (motocyclettes). L'invincible équipe Peugeot s'est attribué pour la seconde fois la coupe de régularité. Ses coureurs prirent les 3 premières places de la catégorie des 350 cmc.



DESVAUX LE VAINQUEUR DE LA DEUXIÈME CATÉGORIE

Desvaux, dans la deuxième catégorie (350 cmc) sur sa motocyclette Peugeot légère, 2 cylindres, 2 chevaux et demi, a fait une moyenne à l'heure supérieure à celle des machines de 500 cmc. Son camarade Péan, sur Peugeot également, s'attribuait le record du tour en 32 m. 29 s., soit à 84 kil. 400 m.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.